MINISTERUL DE INTERNE

DEPARTAMENTUL SECURITĂȚII STATULUI





ACȚIUNEA „FULGERUL”

264

7 volum

D1498/1

MINISTERUL DE INTERNE
DEPARTAMENTUL SECURITĂŢII STATULUI

UZ INTERN

# ACŢIUNEA „FULGERUL"

## — 90 de minute la Entebbe —

SERVICIUL EDITORIAL ŞI CINEMATOGRAFIC
1981

Traducere din limba engleză, adaptare și prelucrare de NICOLAE TOMA și RADU GHICA

Coperta: VICTOR JERCA

## PREFAȚA

Lucrarea Acțiunea „Fulgerul" — 90 de minute la Entebbe *este dedicată unui episod din istoria recentă a pirateriei aeriene. Un avion de tip „Airbus-300", al companiei „Air France", care transporta 257 pasageri pe ruta Tel Aviv — Atena — Paris, a fost deturnat de un comando, aterizînd, în final, după o escală la Benghazi (Libia), pe aeroportul din apropierea capitalei Ugandei. În cadrul negocierilor ce au urmat, conduse de expreședintele ugandez Idi Amin, o parte din pasageri au fost eliberați, comandoul reținînd 105 ostatici, inclusiv echipajul avionului, în schimbul cărora a cerut eliberarea a 53 deținuți aflați în închisorile din Israel, Franța, R. F. Germania, Elveția și Kenya.*

*În noaptea de 3/4 iulie 1976, o unitate de comando israeliană a aterizat la bordul a trei avioane de tip „Hercules" pe aeroportul Entebbe, eliberînd, prin folosirea forței, pe ostaticii reținuți în clădirea aerogării. În timpul asaltului au fost uciși trei ostatici și un ofițer israelian, alți ostatici fiind răniți; au fost omorîți, de asemenea, 7 membri ai comandoului, participanți la răpirea avionului, și mai mulți militari ugandezi. Acțiunea israeliană a pricinuit distrugeri aeroportului Entebbe, fiind incendiate și avioane ale forțelor aeriene ugandeze aflate la sol.*

*La cererea Organizației Unității Africane, s-a convocat, în reuniune de urgență, Consiliul de Securitate al O.N.U. pentru discutarea „invaziei comandoului israelian" împotriva teritoriului Ugandei.*

*Cartea — realizată pe baza documentării și consultării de către autor a unor materiale legate de acest episod al terorismului deceniului 7 — încearcă să dea răspuns la două între-*

*bări fundamentale. Se putea oare preveni acțiunea de deturnare a avionului francez? Riposta israeliană de pe aeroportul Entebbe putea să fie contracarată?*

*Cititorul — pe baza datelor prezentate — poate efectua o analiză obiectivă a cauzelor care au favorizat atît deturnarea aeronavei franceze, cît și intervenția israeliană de recuperare prin forță a ostaticilor sechestrați de către un grup de comando pe teritoriul unei țări străine. Lucrarea oferă elemente de calcul și eroare ale părților implicate în pregătirea, desfășurarea și finalizarea* Acțiunii „Fulgerul" — 90 de minute la Entebbe, *degajînd — din acest punct de vedere — numeroase concluzii de ordin practic.*

N. TOMA

## Unde este avionul din cursa de pasageri cu nr. 139?

Femeia care se plimba în holul de tranzit al aeroportului din Atena, în dimineața zilei de duminică 27 iunie 1976, purta o fustă din material ușor, de culoare închisă, o bluză de un albastru-deschis și pantofi cu tocuri joase. Avea fața obosită, iar ochii ușor injectați. Cu toate acestea, nu arăta să aibă mai mult de 28—29 de ani. La un moment dat s-a oprit lîngă un tînăr, îmbrăcat banal, neconvențional, cu care călătorise de la Bahrein, la bordul avionului companiei „Singapore Airlines", cursa 763. Erau înscriși pe listele de pasageri și pe biletele de călătorie sub numele de doamna Ortega și domnul Garcia.

Doi tineri, cu pașapoarte arabe, veniseră cu aceeași cursă de la Bahrein. Stăteau la oarecare distanță de ceilalți pasageri. Aveau bilete de călătorie pentru zborul 139 al companiei „Air France" de pe ruta Tel Aviv — Paris, cu escală la Atena. Se numeau Fahim El Satti și Hasni Albou Waiki.

Măsurile de securitate în acea zi pe aeroportul din Atena au fost impietate de o grevă a personalului de la sol. Ca atare, nu s-a mai procedat la controlul pasagerilor și bagajelor acestora. Consecințele renunțării la o asemenea măsură se vor vedea mai tîrziu.

Reconstituirea evenimentelor, pe baza relatării martorilor oculari, a dus la identificarea, mai tîrziu, a „personajelor" prezentate mai sus. Femeia din ciudatul cuplu nu era alta decît Gabrièle Kroecher Tiedemann, o teroristă devenită renumită după participarea la acțiunea de capturare a miniștrilor petrolului din țările O.P.E.C., reuniți în decembrie 1975 la Viena. Deci Gabrièle făcuse parte din comandoul condus de „Carlos", zis și „Șacalul", cel mai periculos terorist, căutat de polițiile

mai multor state din lume. Coechipierul Gabrielei era un membru al organizației extremist-teroriste „Baader-Meinhof".

Unul dintre cei doi arabi va fi identificat ca fiind „tactician" în acțiuni de comando de mare răsunet, aparținînd unei grupări extremiste din Orientul Apropiat.

Cei patru călători s-au alăturat grupului de pasageri pentru zborul 139, spre Paris. Atît ei cît și bagajele nu au mai fost supuse controlului de securitate, ce se efectua, de regulă, cu detectoare de metale. În avion s-au așezat disparați, parcă la întîmplare. Unul dintre arabi a ocupat scaunul de lîngă Moshe Peretz, de 26 de ani, student la medicină în Israel. Peretz era un tînăr meticulos, începuse să facă scurte însemnări, un fel de jurnal, chiar pe biletul de călătorie. Pe parcursul evenimentelor la care va fi martor, această îndeletnicire își va schimba caracterul, din divertisment în datoria de a reține exact cît mai multe detalii. Așa a reușit să înregistreze, pe pungile pentru rău de aer, pe pliante și pe șervețele, cele mai semnificative momente ale aventurii de o săptămînă și 3 ore, de cînd a plecat din Tel Aviv și pînă la sfîrșitul nedoritei călătorii.

„Duminică, 27 iunie.

Ora 12,10 — La cîteva minute după decolare, am auzit un strigăt de spaimă. Am avut impresia că unei persoane i s-a făcut rău. Am văzut doi dintre pasageri alergînd pe culoarul dintre scaune. Unul era tînărul cu păr lung, cămașă roșie, pantaloni cenușii și pulover bej. Celălalt, cu o mustață stufoasă, purta cămașă galbenă. Alergau spre compartimentul de clasa I.

12,12 — Stewardesele, cu fețe înspăimîntate, țipînd, ies din compartimentul de clasa I. Încearcă să calmeze pasagerii, care încep să se agite. Cîteva momente mai tîrziu auzim, prin sistemul de informare al aeronavei, vocea tremurătoare a unei femei. Într-o engleză cu accent străin sîntem informați că avionul se află sub controlul grupurilor «Che Guevara» și «Gaza Unit». Vocea care se aude în difuzor ne somează să ridicăm mîinile în sus și să nu ne mișcăm. La intrarea în compartimentul de la clasa I se văd doi teroriști, avînd puști și grenade, care încep un control riguros al pasagerilor. Pasagerii sînt strigați unul cîte unul și controlați amănunțit. Mai tîrziu controlul se face superficial. Se anunță că oricine are o armă trebuie să o predea imediat. Cîțiva pasageri înmînează cuțite și furculițe. Sînt și eu chemat și controlat, însă într-un mod superficial. Controlul durează pînă aproape de ora 15,00.



15,00 — Nu am ideea încotro zburăm. Deodată, prin fereastră, se vede o fîșie de pămînt sterp și o pistă de aterizare nu prea amenajată. Intuim că ne apropiem de Benghazi. Avionul se rotește deasupra aeroportului de circa zece ori pînă aterizăm. Apoi, șeful teroriștilor, cel cu cămașă roșie, ne spune că, într-adevăr, am aterizat la Benghazi. El ne mai informează că noul comandant al aeronavei este de acum Bazin El Nubazi, conducătorul grupului «Gaza Unit». Așteptăm două ore. În acest timp lîngă ușile avionului sînt puse cîte o cutie explozivă, care nu cîntărește mai mult de 200 g. Sîntem avertizați despre aceasta pentru a nu se încerca deschiderea ușilor (ca să spun adevărul, aceste cutii nu par foarte înspăimîntătoare).

17,00 — Uneia dintre pasagere, suferinde, i se permite să părăsească avionul.

17,15 — Teroriștii au început să strîngă pașapoartele pasagerilor. Le pun într-o pungă de plastic. Predau și eu pașaportul, livretul militar, carnetul de conducere auto — toate documentele pe care le am. Ne anunță că cei care nu vor preda toate documentele ce le posedă vor fi aspru pedepsiți. Anunțurile sînt făcute în engleză, iar una dintre stewardese traduce în franceză. Atmosfera mi se pare totuși calmă.

18,00 — Una dintre pasagere leșină, iar dintre pasageri un medic îi acordă primul ajutor. Sîntem în același loc. Privind pe fereastră, observ același peisaj arid, patru soldați de-a lungul pistei și cîteva camioane în apropiere.

19,15 — Ni se servește o gustare rece. Sîntem tratați cu sucuri din cutii avînd inscripții în limba arabă. Între timp, îl zăresc pe teroristul blond și pe femeia germană. Ea este dintre femeile energice, expeditive. Cînd cineva dorește să meargă la toaletă, ridică două degete și ea îi dă aprobarea ; dacă două persoane se ridică în același timp, atunci scoate un strigăt animalic de împotrivire.

19,25 — Noul comandant al aeronavei își exprimă regretul pentru deranjul și lipsa de confort a pasagerilor și promite că vom decola cît mai curînd posibil.

21,35 — După o escală de 6 ore și jumătate, din nou în aer. De necrezut ! Sîntem tratați destul de bine. Dar unde zburăm ? Spre Damasc, Beirut, Tel Aviv sau Paris ? Pasagerii încearcă să ghicească destinația zborului. Vorbim între noi, fără complexe, despre deturnarea aeronavei și despre pretențiile ce le-ar putea avea teroriștii care au pus stăpînire pe ea.

23,00 — Mă trezesc din moțăială. Este frig. Mă acopăr cu ziare evreiești !"

Legătura radio cu avionul companiei „Air France", zborul 139, s-a întrerupt la scurt timp după decolarea de la Atena. Aceasta nu a alertat personalul grec de dirijare, aflat în turnul de control al aeroportului din Atena. Dar, în Israel, întreruperea legăturii cu aeronava deturnată a declanșat o săptămînă de operații furtunoase ; săptămîna a început duminică 27 iunie 1976 și s-a încheiat duminică 4 iulie ; o săptămînă care a rămas etichetată „Thunderbolt" (Fulgerul) în dosarele serviciului secret israelian, dosare păstrate în acele zile în mare secret.

Dispariția avionului care efectua zborul „Air France 139" a fost sesizată de organele speciale israeliene. Dotate cu mijloace electronice, forțe speciale vegheau zborurile avioanelor israeliene și ale altor companii în care se aflau pasageri israelieni.

„Aeronava cu zborul 139, cu un număr mare de evrei la bord, a avut un accident sau a fost deturnată — a fost prima supoziție și primul mesaj. Aeronava, aparținînd companiei «Air France», a decolat, la scurt timp după ora 9,00, în această dimineață, de pe aeroportul Ben Gurion (lîngă Tel Aviv)..."

Mesajul a ajuns la guvernul israelian, aflat la jumătatea întrunirii din acea duminică. Ministrul transporturilor, Gad Yaakobi, a înmînat mesajul primului ministru, Yitzhak Rabin. Era ora 13,30, la cîteva minute după întreruperea legăturii cu aeronava, care decolase de la Atena.

Primul ministru i-a spus lui Yaakobi :

— Dacă avionul a fost deturnat, te ocupi de obținerea de informații...

Și au început să curgă mai multe informații : „Aeronava dispărută a părăsit aeroportul Ben Gurion cu 245 pasageri la bord și 12 membri ai echipajului. Se estimează că 83 erau israelieni și că la bord s-au urcat mai mulți arabi preluați de zborul 139 de la avionul de Singapore, care aterizase mai înainte la Atena...".

La ora 15,30, după două ore de la primul raport al serviciului israelian și cu 15 minute înainte de încheierea ședinței guvernului din acea duminică, s-a constituit un comitet de coordonare a acțiunii. Comitetul era format din primul ministru și cinci membri ai guvernului. Era, printre ei, și generalul Mor-



dechai Gur, șeful Statului-major al armatei. Membrii comitetului de coordonare erau înconjurați de experți în rețelele ale terorismului internațional care vizează Israelul și în tactica împotriva pirateriei aeriene, de militari, politicieni și diplomați.

Nimeni nu știa încă dacă avionul s-a prăbușit ori se afla în mîna teroriștilor. Se făceau presupuneri că ar fi putut fi capturat de un grup de pirați ai aerului, antrenați în asemenea operații în scop, de șantaj politic.

— Mi-e teamă că ar fi în mîna celor din urmă — s-a confesat primului ministru Rabin consilierul științific pentru problemele apărării, dr. Yehezkel Dror.

— Să privim lucrurile în față, cu sînge rece ! Inamicii noștri niciodată nu au avut o asemenea captură — 100 de evrei care pot avea rude influente în lume ; oricine dintre aceștia poate ceda.

Dr. Yehezkel Dror a scris odată un studiu : „Cum să negociezi cu teroriștii susținuți de anumite regimuri ?". El nu știa atunci cît de profetic putea fi.

Nici ministrul apărării, Shimon Peres, nu putea intui valoarea spuselor sale cînd, într-o ședință a guvernului, răspunsese criticilor aduse proiectului „Westwind" — avionul cu reacție destinat transporturilor civile, construit cu inteligență israeliană, dar și cu investiții străine.

— „Westwind" este o investiție de care depinde viitorul industriei aviatice israeliene — a spus Peres, adăugînd ironic : Însuși președintele Idi Amin [1] al Ugandei l-a ales (n.n. — acest tip de avion) ca cel mai bun.

Într-adevăr, președintele Ugandei avea propriul său avion cu reacție, de tip „Westwind", construit în Israel.

Acum se știa că avionul „Air France 139" se afla în aer și zbura spre nord-vest, în loc să se afle pe traiectul cu destinația Paris.

Parisul se afla sub un val de căldură nemaiîntîlnit în ultimii 100 de ani. Cît mai mulți parizieni părăsiseră orașul. Pre-

[1] Idi Amin a fost înlăturat de la conducerea statului ugandez la 11 aprilie 1979, sub presiunea forțelor armate, atrase de partea Frontului Național de Eliberare a Ugandei, sprijinit de armata tanzaniană.

La 27 iulie 1979, agenția de presă Reuter informa că oficialități din Arabia Saudită au confirmat că Idi Amin se află în această țară, dar nu ca refugiat politic, ci în calitate de pelerin la locurile sfinte.

Ulterior, alte agenții de presă au semnalat prezența lui Idi Amin la Abidjan, capitala Coastei de Fildeș.

ședintele Valery Giscard d'Estaing se afla în drum spre Porto Rico, pentru a se întîlni cu președintele Statelor Unite, Ford. Cu președintele francez se aflau cei mai de seamă membri ai guvernului.

Pe aeroportul Charles de Gaulle, cei care așteptau zborul 139 au putut citi în dreptul orei de aterizare 13,35 GMT (14,35 ora locală) un singur cuvînt : întîrziat.

— Attention ! Attention, s'il vous plaît ! — s-a auzit vocea crainicei aeroportului. „Air France" cere scuze pentru întîrzierea zborului 139. Cei ce așteaptă zborul 139 sînt rugați să treacă pe la birourile centrale „Air France".

Puțini însă dintre rudele și prietenii pasagerilor zborului 139, care așteptau pe aeroportul francez Charles de Gaulle, au înțeles în întregime și au pătruns sensul scurtului anunț.

La ora stabilită pentru aterizarea la Paris, avionul dispărut se apropia de Benghazi — Libia. Pentru autoritățile israeliene aceasta a stîrnit întrebări și răspunsuri îngrijorătoare.

Era amurg în Israel cînd comandamentul de acțiune a declanșat analize amănunțite ale situației. Pirații și-au ales Libia drept mișcare de deschidere în acest joc complicat. Ei făceau parte din acele grupe special pregătite în lupta împotriva Israelului, avînd ca șef operațional pe dr. Wadi Hadad [1].

Serviciul secret israelian avea date că Wadi Hadad își strămutase baza din Liban în Africa, unde pregătea comandouri speciale antiisraeliene. De numele lui Hadad se leagă o altă acțiune de deturnare. În mai 1972, un avion de pasageri belgian a fost obligat să aterizeze pe aeroportul Ben Gurion. Atunci, membri ai forțelor anticomando israeliene, deghizați în mecanici și personal de însoțire, au preluat avionul, eliberînd cei 97 de pasageri și capturînd pe teroriști.

Dacă pirații urmau un plan riguros — după cum indicau instalațiile de interceptare a legăturilor radio ale avionului capturat —, atunci forțele anticomando ale generalului Gur se aflau în fața unei misiuni care nu se anunța ușoară. Luptătorii acestor forțe au ocupat poziții pe aeroportul Ben Gurion, îmbrăcați în echipamentul personalului de sol, deghizați printre pasageri.

[1] Wadi Hadad, considerat drept inițiatorul terorismului modern pe plan internațional, a decedat în aprilie 1978, fiind suferind de cancer.



Se presupunea că avionul va fi returnat pe aeroportul Ben Gurion, conform practicii expertului în asemenea acțiuni, dr. Wadi Hadad.

Confruntarea cu răpitorii avionului, dacă ei aterizau în Israel, ar fi cerut multă ingeniozitate, calm, stăpînire de sine din partea primului ministru. Atacarea piraților ar fi implicat riscul omorîrii unor pasageri nevinovați. Lumea ar fi condamnat Israelul. De aceea, Rabin s-a pregătit pentru negocieri prelungite cu teroriștii. În acest scop, s-a instituit un post de comandă în birourile directorului general al companiei „EL-AL", Mordechai Ben Ari, cel care, înainte de a crea această mare companie aeriană, transportase cu mijloace improvizate refugiați și evrei scăpați din lagărele naziste.

## Un președinte african preia afacerea

În noaptea de duminică a parvenit de la Londra prima descriere a piraților. Se vorbea că autori ai deturnării erau doi germani, că teroriștii urmau un plan minuțios și că avionul zborului „Air France 139" ar ajunge într-un loc ospitalier pentru teroriști. Datele proveneau de la o englezoaică de 30 de ani, Patricia Heyman, care i-a convins pe pirați, la Benghazi, să o elibereze, întrucît era însărcinată și putea naște prematur.

Patricia Heyman avea pașaport britanic, dar locuia în Petach Tikva — Israel. Ea nu a spus nimic despre aceasta pînă cînd nu a ajuns la Londra cu avionul serviciilor aeriene libiene. Acolo a preluat-o Scotland Yard-ul. În 5 ore, ea a trecut din mîinile piraților în cele ale specialiștilor în antiterorism.

„Cinci minute după decolarea de pe aeroportul din Atena, avionul «Air France 139» a fost capturat de o nemțoaică, un german și pe cît se pare, de trei arabi — a informat Londra autoritățile israeliene, pe baza declarațiilor unui ostatic eliberat. Toți par a fi înarmați. Explozivul, deghizat în cutii metalice, este plasat la ușile de ieșire din aeronavă. Benghazi a fost doar o escală. Africa centrală se pare a fi destinația".

A doua zi, luni 28 iunie, la ora 3,30 dimineața, ministrul israelian al apărării, obosit, se deplasa de la aeroport spre biroul său din Tel Aviv. Tocmai aflase că avionul zborului 139 ate-

rizase pe aeroportul Entebbe din Uganda. El știa cîte ceva despre Uganda și președintele Idi Amin, întrucît, cu cîțiva ani în urmă, Israelul a cultivat relații cu acesta și i-a instruit piloții.

În biroul său îl așteptau generalul Gur și consilieri ai serviciului secret. Pe masa lungă erau desfășurate hărți și fotografii.

— Sînt mai mult de 4000 de km — spuse generalul Gur, răspunzînd la întrebarea nerostită a ministrului apărării. Optăm pentru o operație militară, dar distanța este enormă, iar teritoriul ce ne desparte ne este ostil.

Un ofițer al serviciului secret rupse tăcerea.

— Teroriștii se bucură de sprijinul președintelui Amin.

— Ești sigur ?

— Da. Postul de radio „Vocea Ugandei" transmite știri conținînd atacuri la adresa Franței și Israelului. Teroriștii au o organizație în Uganda. Conducătorii lor operaționali se deplasează pe uscat din Somalia.

Peres examină hărțile. Era încredințat că oamenii lui Hadad își găsiseră un loc sigur pe teritoriul Somaliei.

Hărțile, documentele, fotografiile spuneau mai multe despre Uganda, Kenya, Somalia.

Dacă operația militară devenea necesară, avioanele israeliene trebuiau să zboare dincolo de teritoriile survolate obișnuit de avioanele militare, să se alimenteze și să scape de sub controlul sistemelor de detectare din Somalia.

Trebuia aflată reacția franceză.

Cineva a ridicat telefonul și a chemat pe ministrul de externe, Yigal Allon. Sarcina lui era să exploreze poziția franceză în legătură cu folosirea orașului port Djibouti în cadrul operațiunii ; au urmat apoi alte și alte însărcinări. Generalul Gur vorbea, la alt telefon, cu comandanții unităților de parașutiști. Forțele speciale de pe aeroportul Ben Gurion trebuiau să rămînă pe poziții, în alertă, deși șansele aterizării avionului deturnat aici scăzuseră sub 10%.

— Forțele X[1] și Y[2] — dădea el dispoziție — să fie pregătite pentru acțiune în altă parte.

Textul declarației transmisă de „Vocea Ugandei" inunda biroul lui Peres. Era denunțată ocupația franceză asupra orașului Djibouti. „Djibouti este menținut de Franța numai pentru a asigura drum Israelului spre Africa și Orientul Îndepărtat" — declara „Vocea Ugandei".

Luni, seara tîrziu, serviciul secret israelian a înaintat comandamentului un raport de analiză a posibilității de organizare a capturării avionului „Air France 139" :

„Operația din Uganda a fost plănuită de dr. Wadi Hadad. El a rămas mai mult timp în Somalia, unde a instruit comandoul care s-a reunit la Atena : o nemțoaică, un anarhist vest-german care poate fi Wilfried Böse, cunoscut ca asociat al lui Carlos Ramirez, zis «Șacalul». Conducătorul comandoului pare a fi Fayez Abdul Rahim Jaber, născut la Hebron, în 1930, rezident o lungă perioadă de timp la Cairo, fondator — alături de Ahmad Al Yamani, în 1966 — al grupării «Eroii reîntoarcerii»".

Tot luni, cu două ore înainte de miezul nopții, presupunerile de rău augur au început să-și găsească confirmarea. Președintele Idi Amin, „Big Daddy" („Tăticul cel mare"), cum este denumit de „Vocea Ugandei", a venit la aeroportul Entebbe, în fața pasagerilor avionului deturnat, înconjurat de garda sa, în uniformă. „Vocea Ugandei" declara că „Big Daddy" este „negociator" între comandoul care a luat în stăpînire avionul francez și Israel.

De ce numai „și Israel" ?!

Un trist adevăr i s-a evidențiat primului ministru Rabin, cînd ostatica eliberată, Patricia Heyman, a relatat la Scotland Yard că evreii au fost separați de ceilalți pasageri în avionul capturat de pirați.

În Uganda — informa serviciul secret israelian — președintele Amin s-a prezentat în fața ostaticilor ca protector al acestora. Adresîndu-i-se cu „domnule președinte", o pasageră evreică a fost dojenită.

— Sînt excelența sa Al-Hajji, feldmareșal, dr. Idi Amin Dada, decorat cu ordinul britanic „Crucea Victoriei" și împuternicit al Atotputernicului să fiu mîntuitorul vostru.

S-au dat indicații unui comerciant dintr-o suburbie a Tel Aviv-ului să telefoneze la Kampala, să vorbească cu „Big Daddy", să-l flateze pe președintele ugandez, să-i reamintească de responsabilitatea sa în calitate de președinte al Organizației Unității Africane, acum cînd se afla înaintea conferinței din Mauritius.

[1], [2]. Denumirea reală a unităților a fost substituită de cenzura israeliană.

Comerciantul nu era altul decît colonelul Baruch Bar Lev, zis „Borka", fost şef al misiunii militare israeliene din Uganda. „Borka" fusese prieten intim cu preşedintele de la Kampala.

„Ţine-l de vorbă" — a fost de fapt indicaţia transmisă, şi „Borka" a început o serie de lungi convorbiri telefonice cu Uganda, pentru ca grupul special operativ să cîştige timp.

Dr. Dror căuta alternative pentru eliberarea în condiţii de siguranţă a ostaticilor, cînd „Vocea Ugandei" a făcut cunoscut, în cursul zilei de marţi 29 iunie, preţul eliberării celor 250 de pasageri şi a echipajului avionului francez, format din 12 persoane. Se cerea eliberarea a 53 deţinuţi, din care 40 aflaţi în Israel, 6 în R. F. Germania, 5 în Kenya, 1 în Elveţia şi altul în Franţa.

— Sîntem singurul stat cu pasageri ostatici şi cu cei mai mulţi terorişti deţinuţi — a comentat ştirea Gad Yaakobi. El avea sarcina de a negocia cu Comitetul de salvare a ostaticilor şi Comitetul rudelor, organisme create ad-hoc, care se pronunţau pentru acţiune. De asemenea, era îndrituit să ţină legătura cu compania „Air France" şi cu Organizaţia Internaţională a Aviaţiei Civile (O.A.C.I.). Era îngrijorat că din cei 134 membri ai O.A.C.I., doar 73 de state aderaseră la Convenţia pentru reprimarea capturării ilicite a aeronavelor, încheiată la Haga, la 16 decembrie 1970.

Creştea presiunea familiilor ostaticilor. Yaakobi trebuia să găsească argumente de justificare a inacţiunii guvernului, mai ales că piraţii din Uganda au adăugat cererilor de eliberare a deţinuţilor faptul îngrijorător că vor omorî ostaticii şi arunca avionul în aer dacă Israelul nu va răspunde pînă a doua zi, la ora 14,00.

— Ţinta este Israelul, a concluzionat Yaakobi la întrunirea grupului operativ. Grupul se deplasa oriunde se afla primul ministru, pentru a putea fi deîndată consultat. Se cerea multă responsabilitate. Şedinţa guvernului a fost fixată pentru joi, înaintea expirării ultimatumului transmis de „Vocea Ugandei".

## Alternativa

A venit apoi, brusc, ştirea despre eliberarea a 47 de ostatici. Această acţiune a avut un efect neaşteptat de pozitiv asupra populaţiei Israelului. Devenise clar că ţinta erau evreii.



După războiul de Yom Kippur, din 1973, naţiunea era divizată. Manifestările publice, din instituţii, din parlament se caracterizau prin iritabilitate, acuzaţii reciproce, nesiguranţă. În astfel de condiţii nu se putea pune problema negocierii cu duşmanul. Cînd cei 47 pasageri eliberaţi au sosit, vineri seara, 30 iunie, la Paris, ei au arătat pericolul care-i aştepta pe ceilalţi ostatici. La început se părea că preşedintele Amin a negociat în mod sincer. Dar părerea ostaticilor eliberaţi, expusă serviciului secret francez, era diametral opusă. Datele transmise de la Paris au întărit supoziţia că Uganda lucra mînă în mînă cu dr. Hadad. Astfel, serviciul secret israelian s-a alăturat factorilor politico-militari care se pronunţaseră pentru „Calea B", adică pentru opţiunea armată.

„Calea A" era cea diplomatică, a negocierilor. Din mai multe motive, public era acreditată această soluţie.

De la un capăt la altul al Israelului zburau ştirile. A produs multe comentarii vestea că o bătrînă, marcată vizibil pe braţ cu un număr, amintire a trecerii prin lagărele naziste, fusese eliberată, din neglijenţa teroriştilor, printre cei 47 pasageri, probabil datorită faptului că paşaportul nu indica prin nici un semn că ar fi evreică. Ea declarase :

— M-am simţit în urmă cu 32 de ani cînd am auzit ordinele germanului acela din avion, şi am văzut armele îndreptate asupra noastră. Mi-am reamintit de strigătul adresat prizonierilor aliniaţi : „Evreii, la dreapta", şi m-am întrebat cum de se mai poate întîmpla astăzi aşa ceva.

La o bază militară din deşert, în apropiere de Beersheba, cam la 20 mile apropiere de cel mai mare centru de cercetări nucleare din Orientul Mijlociu, relatarea bătrînei eliberată împreună cu cei 47 ostatici a impresionat pe piloţii şi paraşutiştii din hangarele subterane.

Adînc în pămînt, sub pistele de decolare, camuflată, se afla o sală operaţională, care reproducea întocmai pe cea de la biroul ministrului apărării, din Tel Aviv. Pe hărţi erau marcate toate mişcările inamicilor Israelului : vase de război, avioane, trupe, comandouri teroriste.

Aici, comandantul forţelor aeriene speciale şi de intervenţie pentru situaţii deosebite, generalul de brigadă Dan Shomron, îşi adopta tacticile în funcţie de schimbările survenite în planurile şi metodele inamicului.

Dan Shomron se gîndea deja la „Calea B". Era obişnuit să elaboreze planuri de acţiune, la care — nu de puţine ori

— se renunța din motive politice sau diplomatice. Știa că opțiunea pentru negocieri, „Calea A", era în joc și nu-i plăcea. Dan Shomron, format la școala parașutiștilor, nu era adeptul compromisurilor. Credea în soluția militară de eliberare a ostaticilor aflați în inima Africii ecuatoriale. El învățase o lecție din războiul de Yom Kippur, pierdut de Israel datorită erorilor politice, lipsei de pregătire a trupelor, neexploatării efectului acțiunilor surpriză, purtate în mare viteză, de către colegii săi din forțele aeriene speciale. De aceea, în astfel de situații, Dan Shomron respingea opiniile neargumentate prin prisma gîndirii militare.

El continua să lucreze la planurile pentru „Calea B". Dintre acestea, au fost selectate cele mai acceptabile de realizat practic și înaintate primului ministru și grupului de coordonare a acțiunii. Dar omul cel mai avizat să întocmească planuri pentru o asemenea acțiune trebuia să apară în fața opiniei publice că nu se ocupă cu așa ceva. Astfel că, în seara zilei de 29 iunie, marți, se găsea — transportat din mijlocul deșertului — în grădina unei vile din Ramat Gan, o plăcută suburbie a Tel Aviv-ului, răsucind paharul cu whisky în mînă.

— Ce se aude cu parașutiștii tăi? Ai putea lua în stăpînire aeroportul Entebbe?

Întrebarea a fost adresată de un musafir participant la acea petrecere, ocazionată de căsătoria fiicei unui fost colonel în trupele de parașutiști. Grădina vilei se transformase într-un veritabil loc pentru un consiliu de război: era plină cu parașutiști din forțele active și cu rezerviști. Șeful Statului-major, Mordechai Gur, se afla într-o parte a grădinii. Lîngă el era șeful Mossad-ului — Serviciul secret al securității centrale a Israelului — o figură anonimă dar un mister pentru toți invitații. Adjunctul ministrului apărării, Israel Tal, trecea pe rînd pe la grupurile de invitați. Generalul-maior în rezervă Ariel Sharon punea întrebări stăruitoare generalului de brigadă Danny Mat.

În ciuda momentului sărbătoresc, discuția revenea mereu asupra destinului ostaticilor din Uganda. „Ce va face guvernul? Va utiliza forțele armate? Va bombarda Libanul sau alt obiectiv, așa cum a făcut și în alte împrejurări, obținînd rezultate scontate, ori va elibera pe deținuții înscriși pe lista lui Wadi Hadad?"

Cei mai remarcabili deținuți aflați în Israel erau:



— Arhiepiscopul Hilarion Capucci, șeful comunității greco-catolice din Ierusalimul de est. În 1974 fusese condamnat la 12 ani închisoare pentru contrabandă cu armament.

— Kozo Okamoto, membru al organizației extremiste „Armata roșie japoneză". În 1972, a fost condamnat la închisoare pe viață pentru participarea la masacrul de pe aeroportul Ben Gurion, cînd 27 persoane și-au pierdut viața.

— Fatma Barnawi, musulmană din Ierusalimul de est, care și-a recunoscut învinuirea, în 1968, de a fi pus o încărcătură explozivă într-un cinematograf evreiesc din Ierusalim.

— William George Nasser, arestat în 1968 în Ierusalimul de est și condamnat la închisoare pe viață pentru numeroase acte de sabotaj și uciderea unui soldat aflat în post de santinelă.

— Muzna Kamel Nikola, de profesie asistentă sanitară, care a petrecut mulți ani la Londra și a venit în Israel, din însărcinarea unei organizații, pentru a recruta membri și culege informații.

— Kamel Nurmi, din Ierusalim, inginer, a cărui mamă este evreică. În 1968 a fost condamnat la închisoare pe viață pentru participarea la acte de sabotaj.

— Samir Darwish, arestat înainte de „războiul de șase zile". Plănuia să elibereze doi deținuți aflați în închisoarea din Ramalah, membri ai grupării conduse de Ahmed Jebril, unul dintre conducătorii palestinienilor din Uganda.

În aceeași după-amiază, primul ministru Rabin a primit concluziile comitetului de coordonare: acordarea deplinei încrederi grupului operațional și putere de decizie pentru a acționa așa cum crede că este optim. „Desemnarea responsabilităților s-a făcut" — a spus mai tîrziu Rabin. Se așteptau reacțiile Ministerului de Externe francez și poziția guvernelor celorlalte țări implicate față de cererile teroriștilor.

## Cîte ceva despre Uganda

În cererile teroriștilor figura și eliberarea a cinci deținuți aflați în închisori din Kenya.

La 18 ianuarie 1976, înaintea aterizării pe aeroportul din Nairobi, un avion al companiei „EL-AL" a fost ținta unui atac

terorist, acţiune ce se putea solda cu avarierea ori distrugerea aeronavei dacă nu era prevenită. Surse britanice au stabilit că rachetele antiaeriene portabile pentru această acţiune au fost furnizate grupului de trei terorişti arabi din Uganda cu acordul preşedintelui Amin.

Cei trei terorişti au fost capturaţi de agenţii securităţii kenyene înaintea declanşării atacului. În autoturismul lor s-au găsit puşti-mitraliere, pistoale şi grenade. Armele proveneau din Uganda. Doi dintre terorişti participaseră şi la atacul asupra unui alt avion al companiei „EL-AL", din ianuarie 1975, care urma să decoleze de pe aeroportul Orly din Paris.

In decembrie 1975, cei trei arabi ajunseseră la Nairobi, ca turişti, avînd viză eliberată de ambasada Marii Britanii din Beirut (n.n. — Kenya nu are ambasadă în Liban. Interesele acestei ţări sînt girate de Marea Britanie). La 21 ianuarie 1976, alţi doi terorişti, un bărbat şi o femeie, ambii de origine germană, au ajuns la Nairobi pentru a lua legătura cu cei trei arabi, însă au fost reţinuţi şi cercetaţi de securitatea kenyană. Asupra femeii s-au descoperit instrucţiuni şi planul atacării unui avion al companiei „EL-AL". Preşedintele Jomo Kenyatta şi-a dat acordul ca cei cinci terorişti să fie anchetaţi şi de serviciul secret israelian. Acum, piraţii de la Entebbe ameninţau că Kenya va fi obiectul unor acţiuni represive, oriunde în lume, dacă nu vor fi eliberaţi cei cinci terorişti.

„Luni, 28 iunie, ora 0,35. Ne aşteptam să aterizăm. Au trecut trei ore de la decolare. Încotro zburăm ?

0,40 — Am cerut permisiunea să merg la toaletă. După ce am ridicat mîna, teroristul cu cămaşă roşie îmi indică, făcînd semn cu pistolul, că pot merge. Lîngă toaletă întîlnesc o stewardesă. Îmi spune că zburăm spre sud.

3,15 — După un somn uşor, mă trezesc. Comandantul anuţă că vom ateriza la Entebbe şi ordonă să acoperim ferestrele.

6,00 — Deschid încet geamul şi văd lumina zilei. Sîntem pe o pistă lungă, aflată pe un loc întins. Se văd soldaţi mulţi pe iarba de lîngă pistă. Mă adresez teroristului cu cămaşă galbenă, în arabă, şi îmi spune că vom sta mult aici. Aflu că s-a născut la Haifa.

6,20 — Conducătorul grupului terorist mulţumeşte politicos pasagerilor pentru răbdarea de care au dat dovadă şi ne informează că vor avea loc negocieri cu autorităţile din



Uganda. Preşedintele Idi Amin, în persoană, va veni la aeroport să anunţe decizia...

8,00 — Acelaşi personaj ne dă asigurări că nu trebuie să ne temem de nimic, aici totul este în ordine. Ni se vor explica mai tîrziu circumstanţele capturării avionului. Ne urează un breakfast plăcut şi glumeşte spunînd că va fi primul nostru mic dejun în Uganda. Breakfastul constă dintr-o singură chiflă, nimic mai mult.

9,00 — Uşa din spate a avionului este larg deschisă. Prin cordonul făcut de membrii echipajului, îl putem vedea pe Idi Amin discutînd cu teroriştii.

9,15 — «Căpitanul» ne anunţă că primejdia principală a trecut. Ne aminteşte că el şi colegii săi nu sînt un grup de ucigaşi.

9,35 — «Căpitanul» ne explică, aşa cum promisese, că nu se prevede masacrarea pasagerilor. Se vrea să se atragă doar atenţia opiniei publice.

12,05 — «Căpitanul» ne anunţă că vom părăsi avionul pentru a ne îmbarca în autobuze.

12,10 — Decizia este schimbată : vom călători cu alt mijloc.

12,15 — Unul cîte unul, coborîm din avion. Trei terorişti stau la ieşire. Mai mulţi pasageri, convinşi că aventura s-a sfîrşit, fac cu mîna, în semn de rămas bun, teroriştilor. Intrăm în vechea clădire a aeroportului, în sala destinată formalităţilor de frontieră, o încăpere mare şi murdară. Ne aşezăm pe scaune, în timp ce se mai aduc altele. Bagajele de mînă sînt cu noi. Cîţiva pasageri se interesează de celelalte bagaje.

14,15 — Servim prînzul în clădirea aeroportului Entebbe. Personalul de serviciu ugandez ne aduce, în vase gen bol-uri, orez şi o fiertură fierbinte, cu carne. Mi-e teamă să mă ating de carne — poate fi de girafă — şi de fiertură. Aşa că nu mănînc nimic. Soldaţii ugandezi înconjoară clădirea, au armele pregătite pentru luptă. Nu-mi pot închipui cît vom mai sta aici. De la Entebbe la Paris sînt 9 ore de zbor, şi dacă plecăm acum ajungem noaptea. Am fost fotografiaţi de mai multe ori pentru televiziunea din Uganda. Aşteptăm pe «regele» ugandez ; trebuie să sosească din moment în moment.

17,20 — Apare în faţa noastră Idi Amin, purtînd beretă verde şi însemnele paraşutiştilor israelieni. Primit cu aplauze de către pasageri, el declară : «Unii mă cunosc, alţii nu. Pentru cei care nu mă cunosc, sînt feldmareşalul dr. Idi Amin Dada».

El ne spune că trebuie să-i mulțumim că s-a permis pasagerilor să coboare din avion și să rămînă în Uganda. Ne informează mai departe că cererile grupului care a deturnat și pus stăpînire pe avion au fost respinse în întregime de Israel, în timp ce alte state le-au acceptat. După cuvîntare, este din nou aplaudat.

19,35 — Cina : carne, cartofi, fasole verde și banane mici. Pasagerii și echipajul discută îndelung despre modul în care au reușit teroriștii să pună stăpînire pe avion.

20,35 — Un medic ugandez invită pe fiecare pasager să ia cîte două pastile împotriva malariei.

22,45 — Oamenii s-au decis, în cele din urmă, să se culce. S-au întins pe podeaua murdară ; este foarte cald și se aude o adevărată simfonie de sforăituri. Strigă unii la alții să fie liniște. Îmi amintesc de perioada cînd satisfăceam stagiul militar, în Israel, la Gadna...

Marți, 29 iunie, ora 7,30. După breakfast, unii ascultă știrile transmise de radio Uganda. Rețin că Israelul refuză negocierile. Teroriștii amenință că vor arunca avionul în aer dacă cererile lor nu sînt satisfăcute. Fețele pasagerilor sînt marcate de îngrijorare. Dimineața trece fără incidente. Teroriștii ne păzesc ; sînt postați la uși. Mai tîrziu, permit femeilor și copiilor să iasă afară, lîngă clădire. Copiii se joacă pe iarbă. Soldații ugandezi primesc ordin să se îndepărteze de clădire la 50 m.

13,55 — Se propune ca o sală să fie rezervată celor care sforăie, pentru a nu se repeta experiența din noaptea trecută. Liniștea de aici, unde stau și-mi fac însemnările, contrastează cu tensiunea în care se află rudele. Aici nu se vorbește de amenințări împotriva vieții pasagerilor. Sper că familia mea a anunțat spitalul asupra motivului pentru care nu m-am prezentat la practică.

15,30 — Teroriștii citesc lista cererilor, care include eliberarea a 53 deținuți ; dintre aceștia, 40 sînt în Israel. Termen : 1 iulie 1976, la prînz. Avînd în vedere refuzul aproape sigur al Israelului, mă întreb la ce ne putem aștepta. Ori teroriștii vor da curs amenințărilor, ori se va ajunge la un compromis.

19,10 — Sîntem despărțiți. Este o scenă dramatică. Toți cei ce au pașaport israelian sînt transferați într-o sală alăturată. Femeile plîng. Atmosfera este asemănătoare acelor momente premergătoare unei execuții. Teroriștii controlează ba-



gajele de mînă. Mergem în camera alăturată. Spațiul este mic. Sînt aduși și cei cu dublă cetățenie. Au fost confiscate aparatele de fotografiat și diverse obiecte personale.

20,00 — Sîntem într-o cameră mică, la început speriați, apoi, treptat, frica dispare și oamenii se culcă. A doua noapte petrecută în Uganda.

Miercuri, 30 iunie, ora 11,30. Cu un elicopter, sosește la aeroport Idi Amin. În holul central este întîmpinat cu aplauze. La noi este primit cu răceală, dar cînd spune în ebraică «Shalom ! Shalom !» (Pace ! Pace !), se aplaudă. Ne promite perne și pături. Apoi, ne aduce la cunoștință că teroriștii nu au nimic cu noi. Ei s-au adresat guvernului Israelului. Dacă guvernul nu le satisface cererile, înseamnă că este indiferent față de soarta cetățenilor israelieni. Unul dintre noi completează dialogul, adăugînd că aici nu putem face nimic, dar dacă am ajunge nevătămați în Israel am putea respecta cererile teroriștilor. Cineva îi reproșează lui Amin că nu a întreprins nimic, cu forțele sale armate, pentru a-i captura pe teroriști și elibera ostaticii. Amin motivează că dacă ar încerca așa ceva, atunci clădirea aeroportului ar fi aruncată în aer de către teroriști. Dintr-o conversație cu un terorist îmi dau seama că cererile lor nu au fost acceptate și că nu intenționează să ne omoare. Cîte odată poți dialoga calm cu ei. Cea mai mare parte a timpului stau printre noi cu armele atîrnate de umăr, dar cei de afară sînt pregătiți să tragă. Între timp, mai mult de jumătate dintre ostaticii cu pașapoarte neisraeliene au fost eliberați. Soarta noastră se va decide, probabil, în următoarele 24 de ore.

14,00 — Prînzul.

15,00 — Odihnă.

17,00 — Se joacă cărți, se citește ori se discută în contradictoriu, emițîndu-se diferite ipoteze în legătură cu soarta noastră."

## Ultimatumul teroriștilor

Să lăsăm pe altcineva să relateze evenimentele din acest moment : purtătorul de cuvînt al guvernului israelian.

„Este miercuri, 30 iunie, și ne îndreptăm de la Ierusalim spre Tel Aviv, cu misiunea de a menține atmosfera de calm,

Dimineața, guvernul se reunește pentru a audia un raport asupra cursului evenimentelor. Apoi, miniștrii prezintă informări. Este clar că președintele ugandez Idi Amin cooperează cu teroriștii care au deturnat avionul. Ministrul de externe este preocupat să exercite presiuni diplomatice asupra Ugandei. În acest scop, stabilește legătura cu diferiți conducători de state, de pe toate continentele, solicitîndu-le să-l convingă pe Idi Amin să se desolidarizeze de teroriști.

Ambasadorul Chaim Herzog este în Israel (la un congres al organizațiilor evreiești) și este atenționat să exercite presiuni asupra secretarului general al O.N.U., Kurt Waldheim. Forurile religioase iau legătura cu Papa. Guvernul francez își încearcă norocul cu guvernele și șefii de state africane.

Comitetul de securitate și relații externe ale Knessetului se reunește la 2,30, după-amiază. Primul ministru și ministrul afacerilor externe informează asupra activității diplomatice. Israelul nu cere intervenția O.N.U. (spre deosebire de o abordare personală a lui Waldheim, pentru a-l determina să exercite presiuni asupra lui Amin) cu scopul de a nu degreva Franța de responsabilitate față de pasagerii avionului companiei sale.

Poziția germană, privind eliberarea prizonierilor aparținînd lui «Baader-Meinhof», îngrijorează guvernul israelian. Israelul știe că Germania Federală nu răspunde pozitiv unor asemenea cereri și, în consecință, condiția eliberării de prizonieri din alte țări îngreunează situația guvernului. Lumea occidentală își manifestă simpatia ; nici una din țările vest-europene avînd conaționali printre ostatici nu sugerează capitularea în fața condițiilor puse de teroriști.

Intre timp, guvernul începe să simtă presiunile exercitate de familiile ostaticilor, pentru care Ministerul Transporturilor a deschis un birou special de informare.

Echipa ministerială se întrunește în cabinetul primului ministru la ora 9 dimineața. Membrii guvernului ascultă o expunere sumară, în care sînt descriși prizonierii a căror eliberare este cerută de teroriști și se fac sugestii preliminare privind atitudinea Israelului în cazul unei decizii de a se negocia cu aceștia.

Propunerile sînt prezentate în baza convingerii că presiunile asupra lui Amin rămîn fără rezultat, iar expirarea ultimatumului se apropie.

Noaptea : ministrul transporturilor și directorul general al cabinetului primului ministru, Amos Aran, se întîlnesc cu fa-



miliile ostaticilor și le explică faptul că guvernul este sensibil față de condițiile impuse de teroriști și principalul scop urmărit îl constituie salvarea vieții pasagerilor. Familiile sînt îngrijorate și cer abandonarea oricăror alte considerații în schimbul întoarcerii ostaticilor acasă, nevătămați.

Bar Lev are o serie de conversații cu președintele african, la modul : «Domnule președinte, Dumnezeu v-a trimis la noi. Istoria a hotărît ca dumneavoastră să duceți la îndeplinire porunca lui și să-i eliberați pe ostatici. Cunoașteți ce se scrie despre dumneavoastră în lume. Știți ce renume rău aveți. Este momentul să dovediți lumii ce om mare sînteți. Dumneavoastră, brav soldat, veți primi premiul Nobel pentru pace dacă-i eliberați pe ostatici. Întreaga lume va vedea cine este adevăratul Idi Amin. Trebuie să dovediți că ceea ce s-a scris rău despre dumneavoastră este o minciună».

O altă încercare : «Domnule președinte, Uganda este țara dumneavoastră. Nu este posibil ca dumneavoastră să nu hotărîți asupra a ceea ce se petrece acolo. Nimeni nu va ridica un deget în Uganda fără acordul dumneavoastră. Trebuie să interveniți pentru a-i salva pe ostatici».

Președintele Amin răspunde : «Eliberarea ostaticilor nu depinde de mine. Guvernul dumneavoastră trebuie să elibereze persoanele care i-au fost cerute. Teroriștii sînt duri...».

Joi, 1 iulie, la ora 7,45 a.m., comisia ministerială special constituită se întrunește în cabinetul din Tel Aviv al primului ministru. Acesta informează asupra activității în fiecare sector de competență. Mijloacele diplomatice trebuie folosite la maximum. Echipa hotărăște să fie informați teroriștii despre acceptarea începerii negocierilor de către Israel.

Miniștrii sînt influențați de apropierea expirării ultimatumului (în aceeași zi, la prînz), de eșuarea încercărilor de a-l determina pe Idi Amin să elibereze pe ostatici și de pericolul în care se află aceștia din urmă. Toți membrii comisiei sînt de acord să recomande cabinetului începerea negocierilor, atît pentru a extinde data ultimatumului, cît și pentru faptul că nu există altă alternativă, decît de a negocia. În acest moment, toți membrii comisiei sînt pe deplin conștienți că negocierile trebuie purtate cu atenție, deoarece acestea vor include un întreg complex de factori.

La ora 8,30 a.m., cabinetul se întrunește și hotărăște în unanimitate să accepte concluzia comisiei, prezentată de ministrul Galili, și anume : să fie împuternicită să negocieze cu

teroriştii, dacă aceştia acceptă să-i elibereze pe ostatici. După şedinţă, un număr de miniştri sînt de părere că semnificaţia deciziei este atît tactică, cît şi de principiu. Se acceptă o parte a pretenţiilor şi, în acelaşi timp, se realizează o manevră pentru a se cîştiga timp.

Concomitent cu desfăşurarea reuniunii cabinetului, se întruneşte şi comitetul de securitate şi de relaţii externe. Rabin întîrzie la sesiunea cabinetului şi în locul lui apar Amos Aran, Shlomo Avineri şi consilierul primului ministru în probleme de informaţii, Rehavam Zeevi.

Comitetul împărtăşeşte hotărîrea guvernamentală, deşi unii din membrii săi (Yigal Horowitz, Esther Herbetz, Mordechai Ben Porat, Yehuda Ben Meier, Eitan Livni) discută între ei după aceea, exprimîndu-şi rezerva faţă de decizie.

Hotărîrea guvernamentală este transmisă ambasadorului Gazit, la Paris. Yigal Allon îi explică semnificaţia : «Israelul va discuta cu teroriştii eliberarea persoanelor din închisorile sale, în schimbul eliberării ostaticilor.» Cu alte cuvinte, Israelul va căuta să evite o situaţie în care să apeleze la alte ţări (Elveţia şi Germania), pentru eliberarea unor prizonieri ai acestora. În acelaşi spirit, ministrul de externe informează un număr de personalităţi politice internaţionale despre hotărîrea Israelului.

În timp ce guvernul şi comitetul pentru securitate şi relaţii externe ţin reuniunile lor sub impresia că se grăbesc, pentru elaborarea poziţiei Israelului înainte de expirarea ultimatumului, colonelul Bar Lev este anunţat de Idi Amin să asculte comunicatul ce va fi transmis de «Radio Kampala» la ora 1 p.m. Un mesaj similar este primit din Franţa. Ce înseamnă aceasta ? Israelul nu ştie.

La ora 1 p.m., «Radio Kampala» anunţă hotărîrea de extindere a ultimatumului pînă duminică. Acest lucru este făcut fără vreo referire la decizia guvernului israelian.

La ora 1,30, p.m., echipa ministerială se întruneşte pentru a dezbate noua situaţie. Se ajunge la concluzia că problema este în întregime israeliană ; după cel de-al doilea grup de ostatici eliberaţi, au mai rămas ca ostatici numai israelieni şi cei cu dublă cetăţenie. La această întrunire se face propunerea de trimitere a lui Moshe Dayan la Entebbe pentru negocieri, care să se desfăşoare în paralel cu negocierile purtate de ambasadorul Gazit la Paris.

La ora 11 p.m., echipa se întruneşte din nou, pentru a discuta tactica negocierilor. Se sugerează încercarea, în primul rînd, de abordare a părţii logistice a problemei : Unde vor avea loc negocierile ? Ce avioane vor transporta persoanele din Israel ? Cum se va face schimbul de ostatici ? Comisia instruieşte pe Gazit şi Zeevi să înceapă negocierile cu aceste aspecte.

Se stabileşte că, pînă cînd nu se obţin răspunsuri satisfăcătoare la aceste puncte, nu se va discuta nimic despre numărul persoanelor ce vor fi eliberate sau despre numele lor. Se propune o echipă comună de negocieri, israeliano-franceză. Se transmite această propunere la Paris şi ministrul de externe francez o acceptă.

Israelul sugerează ca persoanele eliberate să fie transportate de compania «EL-AL» în Franţa."

Se pare că ziua de joi a însemnat o victorie pentru „Varianta A", sau, după cum au văzut-o mai mulţi israelieni, o cedare în faţa şantajului terorist. O atmosferă sumbră s-a instaurat în rîndul populaţiei, în ciuda unui buletin difuzat în care se spunea că cei doi rabini şefi s-au pronunţat pentru negocieri.

## „Varianta A" — Cedare ?

Ziua de joi a fost critică. Primul ministru Rabin a arătat după aceea : „A trebuit să raportez că nu avem în vedere o variantă militară care să poată fi aplicată înainte de ultimatumul de joi, stabilit de terorişti".

Rudele ostaticilor, văzînd că expirarea ultimatumului se apropia, s-au adresat primului ministru, cerind eliberarea din închisorile israeliene a persoanelor nominalizate de protejaţii preşedintelui Idi Amin, ca preţ pentru întoarcerea nevătămată acasă a victimelor aflate în avionul deturnat în Uganda.

„Nu am putut rezista cerinţei de a negocia, a spus primul ministru. Operaţiile militare depindeau de informaţii şi date exacte, de exerciţii practice complexe, care să permită succesul unei operaţii de comando".

Comandanţii militari continuau să lucreze contra cronometru la pregătirea „Variantei B". Ei cunoşteau că preşedintele Amin trebuia să plece la conferinţa la nivel înalt a ţărilor africane, la care îndeplinea funcţia de preşedinte al Organizaţiei Unităţii Africane. Dacă se obţineau informaţii exacte despre

președintele Amin și teroriștii implicați, se întrezăreau șanse de prelungire a ultimatumului. Treptat, tacticienii lui Dan Shomron puteau elabora un plan de acțiune în cooperare cu forțele aeriene. Specialiști israelieni, deghizați în comercianți, zburau deja spre Nairobi, aflat la o distanță de 4 ore și jumătate de zbor față de Tel Aviv, cu avioanele de linie ale companiei „EL-AL", care făceau escală în capitala Kenyană, în drum spre Johannesburg. Unii agenți israelieni au plecat în Uganda din Kenya, cu autoturismele, urmînd lungul drum prin spectaculoasa Rift Valley (Valea Rupturii). Aveau cinci ore de mers, cu condiția ca mașinile să nu se fi supraîncălzit, iar turiștii să nu fi întîmpinat dificultăți din partea poliției de frontieră.

O parte a acestui efort în culegerea de informații a fost îndeplinit de Yerugham Amitai, un vechi cadru al forțelor aeriene israeliene în războiul de uzură. În calitate de vice-comandant, Amitai a instruit piloții ugandezi, în perioada în care Israelul a avut bune relații cu președintele Amin. Acestea s-au menținut pînă cînd Amin a cerut ca Israelul să-i furnizeze avioane supersonice de vînătoare.

„Cînd i-am spus președintelui Amin că avioanele supersonice de vînătoare sînt prea complicate și prea scumpe, a arătat Amitai, el a înțeles greșit această remarcă a mea și s-a făcut negru de mînie. Eu am dorit să-i sugerez că forțele aeriene de apărare ale Ugandei puteau fi dotate cu avioane mai modeste. El a crezut că am insinuat faptul că ugandezii nu erau buni pentru a zbura pe avioanele cu reacție, care sînt mai sofisticate. «Noi putem face orice, se fălea președintele Amin. Vom trimite oamenii noștri pe lună, vom obține de la alții avioane moderne și vom bombarda pe cel mai mare dușman al nostru, Julius Nyerere, în Tanzania»".

Amitai și alți israelieni au făcut însemnări meticuloase în perioada prezenței lor în Uganda. Ei știau ce arme primea „Marele Tătic" și cum erau acestea folosite. Ei au văzut cum mai mulți străini erau numiți în posturi cheie în Uganda. Aproape trei sute de arabi au preluat diferite posturi civile importante, rămase disponibile după expulzarea asiaticilor din Uganda.

Israelul a construit anexele aeroportului Entebbe în timp ce Amitai era în misiune acolo. Oamenii care pregăteau „Varianta B" întocmiseră deja machete ale căilor de acces și ale construcțiilor de la Entebbe în momentul în care au aflat, din Uganda, că președintele Amin urma să plece la conferința africană la nivel înalt. Aceasta coincidea cu anunțarea prelungirii ultimatumului cu încă trei zile.



Pentru parașutiști și membrii comandourilor din serviciul special al aerului se întrezărea posibilitatea trecerii la acțiune.

„Atît timp cît ești șantajat, spunea Amitai, nu există nici o ieșire. Condițiile odată îndeplinite, se pun alte condiții. Occidentul este șantajat, iar noi trebuie să răspundem fiecărei pretenții. Trebuie să punem capăt acestei situații".

Hotărîrea de a rezista s-a instaurat pe nesimțite, după eliberarea de către teroriști a încă 101 ostatici din Uganda. Toți cei care mai rămăseseră în mîna teroriștilor erau evrei. Lor li se adăugau membrii echipajului francez, al cărui comandant a refuzat să plece, lămurindu-i și pe colegii săi să facă același lucru, pentru a vedea ce se urmărea prin procesul de selecționare a ostaticilor.

Unele indicații au fost date de o femeie, de 62 de ani, ce s-a aflat printre ostatici, al cărei nume a fost comunicat ca fiind Julie Oiserant. A declarat la interogatoriu :

„În timpul opririi la Atena, am văzut doi tineri arabi cu o îmbrăcăminte ciudată, care stăteau retrași. Unul era cu părul roșu, iar mai tîrziu am aflat că purta o perucă. Ei au fost urmați în avion de o pereche de germani. Femeia avea cam 28 de ani, purta ciorapi bleu, o rochie de culoare bleu-închisă și o bluză albastru-deschisă. Avea părul de o culoare închisă, stranie. Ulterior am aflat că și această femeie purta perucă. Bărbatul părea ceva mai în vîrstă. Împreună, s-au instalat la clasa I.

După Atena, am observat, deodată, cum un însoțitor vorbea cu unul dintre arabi și cum ridica mîinile în semn de predare. S-a tras înapoi, citindu-i-se pe față frica. De unde eram mi-am dat seama că arabul îndreptase arma către el. Nu-mi puteam crede ochilor. Credeam că visez.

Am văzut întregul echipaj, însoțitori și însoțitoare de bord, ridicîndu-și mîinile deasupra capului și apoi culcîndu-se la podea, cu fața în jos. Una dintre însoțitoare era chiar lîngă locul meu. Stătea întinsă la podea cu mîinile la ceafă.

În compartimentul de la clasa I, cei doi germani amenințau cabina de pilotaj ; eram prea departe să văd ce se întîmpla acolo, dar pasagerii aflați în apropiere mi-au povestit apoi cum s-a întîmplat.

Totul s-a petrecut cu o viteză ameţitoare. Femeia a venit la clasa turist, unde stăteam noi, şi a început să strige în germană. Nu-i înţelegeam cuvintele, dar de cîteva ori am auzit cuvîntul «Che Guevara». După aceea, unul din însoţitorii de bord care vorbea engleza a fost somat să traducă. Ni s-a spus că sîntem deturnaţi. Acţiunea se desfăşoară în numele revoluţiei arabe şi mondiale. Ni se interzicea să ne mişcăm, orice mişcare în plus ne expunea la pericolul de a fi împuşcaţi.

Un bărbat scund, cu barbă, care vorbea germana cu pronunţat accent de idiş, a încercat să le reziste. Teroriştii l-au trîntit la podea şi l-au lovit crunt, femeia fiind cea care dădea mai mult. Am îngheţat pe locurile noastre. Şeful însoţitorilor de bord ne dădea asigurări că nu avem de ce ne teme. Nu trebuie să ne înspăimîntăm. Dar el însuşi tremura de frică. În mod surprinzător, ne-am relaxat.

Mamele continuau să aibă grijă de copii, alţi pasageri stăteau liniştiţi şi erau chiar dintre aceia care continuau să citească ziare sau cărţi.

Nimeni dintre noi nu ştia în ce direcţie zboară avionul ; toţi ştiam însă că este vorba de un cu totul alt sens decît cel normal. Cînd am mers la toaletă, după ce am cerut permisiunea şi am fost escortată de nemţoaică, am văzut pe arabi şi pe neamţ vorbind la transmiţătorul radio al avionului.

Unul din primele acte ale teroriştilor a fost confiscarea paşapoartelor şi a altor documente ce le aveam la noi. Notau tot ceea ce găseau. După aceea, însoţitorii de bord treceau de-a lungul culoarelor, distribuind băuturi şi biscuiţi, ca şi cum nu s-ar fi întîmplat nimic.

Benghazi — unde am aterizat în acea după-amiază — nu însemna nimic mai mult decît un nume geografic pentru noi. Însoţitorul de bord şef a strigat : Benghazi !, şi astfel am aflat unde eram. Ştiam, vecinii mei şi cu mine, că vizita noastră într-o ţară arabă care urmărea distrugerea Israelului nu era o veste bună.

Nu era un adăpost sigur pentru noi. A trecut o oră, încă una, iar noi stăteam în linişte, însă încărcaţi de presimţiri.

Cînd avionul a decolat, am încercat un sentiment de uşurare. Cineva spunea că zburăm spre sud. În rest, totul era liniştit. Şi nu vorbeam : teroriştii nu permiteau conversaţiile. Îndeosebi femeia era foarte drastică ; se plimba pe culoar, scărpinîndu-şi părul, mai precis peruca, pe care o potrivea cu o mînă, iar în cealaltă avea o grenadă. Ne ameninţa tot timpul să stăm liniştiţi.



Am auzit pe însoţitorii de bord vorbind în şoaptă că teroriştii ştiau de la început unde ne îndreptăm, deoarece aceştia şi arătaseră comandantului de aeronavă o hartă cu diferite trasee şi locuri marcate. Cu toate astea, nu puteam ghici unde mergem.

Am aterizat pe un timp foarte întunecat, poate cea mai întunecoasă oră, probabil 3,30 a.m. Apoi, un însoţitor de bord ne-a spus că eram în Uganda. Uganda ? Nimeni de lîngă mine nu ştia prea multe despre Uganda. Apoi cineva a spus în şoaptă că aceasta era ţara lui Idi Amin. Atunci ne-am dat seama unde ne aflăm.

Trebuie să mărturisesc că eram înspăimîntată. Pentru mine Idi Amin se asemăna cu Hitler.

La început, nemţoaica ţipa, dînd ordine, privindu-ne îngrozitor, iar acum, ţara lui Idi Amin ! În acele momente, mă gîndeam că am intrat într-o lume îngrozitoare, fantomatică, lumea lagărelor de concentrare ale celui de-al doilea război mondial.

Am stat în avion cîteva ore, aşteptînd ; nimeni nu ştia de ce. De la locurile noastre puteam vedea clădirea aeroportului, aerogara şi un număr de poliţişti şi soldaţi ugandezi alergînd spre avion. După aceea, au fost aprinse reflectoare puternice, iluminînd avionul ca în timpul zilei.

Am aşteptat acolo pînă la ora 10 d.a. Apoi uşa avionului s-a deschis şi ni s-a permis să coborîm unul cîte unul. Am fost duşi la sala de aşteptare principală, de unde puteam vedea lacul Victoria. Nu m-am gîndit vreodată că o să văd acest lac.

Cîteva minute mai tîrziu, un elicopter se învîrtea deasupra noastră. Sosea Idi Amin, împreună cu fiul său, care avea 7 sau 8 ani. Tatăl şi fiul purtau uniforme identice, cu decoraţii şi medalii identice.

Idi Amin a intrat în sala de aşteptare, rîzînd şi strîngînd mîinile în toate părţile : «Bine aţi venit în Uganda !», repeta el mereu, mereu.

Idi Amin ne-a spus că va încerca să ne facă şederea în Uganda cît mai confortabilă. Mai multe femei africane au intrat în sala de aşteptare, aducînd fotolii. Cred că erau fotolii suficiente pentru noi toţi, 250 sau mai multe. După aceea s-a servit micul dejun : ceai, banane, unt şi pîine, ouă şi cartofi.

Idi Amin s-a lansat intr-o cuvintare lungă, încurajată de aplauzele noastre. «Palestinienii au dreptul la un stat al lor, spunea el. Sioniştii şi imperialiştii îi privează pe palestinieni de un stat.» A povestit despre recenta sa vizită la Damasc, unde a văzut comunitatea evreiască de acolo ; ne-a asigurat că evreii din Damasc erau trataţi bine. «Nu duceţi grija lor, spunea el, sirienii au grijă de ei şi îi aprovizionează cu tot ce au nevoie.»

El era urmat de un doctor şi o asistentă. Aceştia ne întrebau pe fiecare dacă sintem bolnavi sau avem nevoie de îngrijire medicală. Doctorul avea înfăţişare de arab şi unii spuneau că era chiar palestinian. Unul dintre pasageri — Solomon Rubin — suferea de inimă ; doctorul i-a prescris cîteva pastile.

Tot timpul nopţii am fost păziţi de doi dintre terorişti, care erau înarmaţi cu pistoale-mitralieră. Am observat că germanii — bărbatul şi femeia cea dură — nu s-au aşezat jos nici un moment. Ei au rămas în picioare tot timpul cît au efectuat paza. Germanul purta acelaşi pistol-mitralieră ţinut înainte la spate, sub jachetă. Aşa adusese arma în avion, la Atena.

Teroriştii erau bine înarmaţi ; păreau hotărîţi să termine operaţia pe care o începuseră. Germanul avea pistol-mitralieră, ceilalţi aveau într-o mînă un pistol şi cîte o grenadă în cealaltă. Se părea că relaţiile dintre terorişti şi ugandezi erau excelente. Înainte de a ne culca, am fost avertizaţi că oricine va încerca «să treacă liniile» va fi împuşcat mortal.

Soldaţii ugandezi se aflau la circa 20 de metri de noi. Am avut impresia că ugandezii îi sprijineau pe terorişti să ne ţină prizonieri.

Înainte de a fi aduşi la Entebbe, teroriştii au primit întăriri. Doi oameni care păreau arabi s-au alăturat lor. În orice caz, teroriştii înarmaţi, împreună cu armata ugandeză, care, ne înconjurau şi se părea că îi sprijinea pe terorişti, excludeau orice intenţie de rezistenţă.

Idi Amin a venit să ne viziteze din nou. Ne-a spus că făcea tot ce-i sta în putinţă pentru a obţine — prin negocieri — eliberarea unora dintre noi. Cu alte cuvinte, bătrînii, invalizii, mamele şi copiii mici. Apoi, a pretins că teroriştii s-au oferit să elibereze 40 de persoane, dar el a reuşit să-i convingă să elibereze 48.

În toată perioada în care ne-am aflat în holul aeroportului din Entebbe n-am văzut măcar o singură dată pe ambasadorul francez sau pe altcineva, cu excepţia celor care ne ţineau captivi, a lui Idi Amin, a gărzii sale şi a personalului african de deservire.

Spre seară, chiar înainte de cină, a venit teroristul german, avînd asupra sa o listă. După ce a citit patru sau cinci nume, era clar că acestea aparţineau unor evrei. Cei strigaţi îşi luau bagajele şi tot ce aveau asupra lor şi plecau într-o altă încăpere. Mulţi din cei 83 plîngeau în timp ce se îndreptau spre cealaltă încăpere, iar cei rămaşi trăiau un sentiment de dispreţ faţă de măsura luată. Era o scenă penibilă, amplificată de accentul german apăsat şi de selecţionarea oamenilor.

Cei 83 au plecat. Cîteva minute mai tîrziu, Idi Amin a venit să-i întîmpine. N-am putut auzi tot ce spunea, ci numai unele fragmente ne-au ajuns la urechi. De cîteva ori l-am auzit pronunţînd cuvîntul evreiesc «Shalom».

Cînd şi-a terminat discursul, israelienii au bătut din palme. A fost o noapte groaznică, cu toate că atît eu cît şi mulţi alţii ştiam că în curînd vom fi eliberaţi.

Ieri, miercuri, ştiam că totul luase sfîrşit. Idi Amin ne-a vizitat din nou. Noi, cei norocoşi, care eram pe punctul de a fi puşi în libertate, ne pregăteam să ne luăm rămas bun. Idi Amin ne-a strîns mîna la fiecare. Ne-a urat călătorie plăcută şi ne-a asigurat că el este prietenul nostru.

O călugăriţă franceză, al cărei nume se afla pe lista celor ce erau eliberaţi, a protestat. Dorea să rămînă şi să dea locul altcuiva, unei persoane mai în vîrstă sau unui invalid. Altă pasageră, o franţuzoaică de circa 55 de ani, a făcut acelaşi gest, însă imediat a devenit clar că hotărîrea era de neschimbat.

Am fost duşi cu un autobuz la consulatul francez, unde ne aştepta ambasadorul. Era pentru prima dată cînd îl vedeam. Ne-a strîns mîna, ne-a servit suc de portocale, iar apoi ne-am îndreptat către aeroportul nou, unde ne-am urcat în avion. Totul luase sfîrşit. După un zbor de 9 ore, am ajuns la Paris. Pentru noi, aventura se terminase. Pentru noi şi numai pentru noi. Nici unul din cei întorşi acasă nu ştiam care va fi soarta celor rămaşi. Era clar că teroriştii, care mai aveau în mîinile lor încă peste o sută de ostatici, erau în stare de orice."

Moshe Peretz, student israelian în medicină, a înregistrat evenimentele de joi, de la Entebbe, astfel :

„8,00 — Program normal : micul dejun, spălarea hainelor, copiii stau pe canapea, «arest la domiciliu».

12,00 — Soseşte Idi Amin, în costum de campanie, împreună cu fiul său, şi ne aduce la cunoştinţă că pînă în prezent negocierile au eşuat, datorită încăpăţînării de care a dat dovadă guvernul israelian.

Ne destăinuie că negociază cu guvernul de la Tel Aviv prin bunele oficii ale prietenului său, colonelul Bar Lev, şi că a obţinut prelungirea ultimatumului pînă duminică la ora 11. O atmosferă apăsătoare s-a aşternut în rîndul grupului de evrei. Toţi sînt liniştiţi dar trişti, vorbesc foarte puţin unul cu altul, meditînd mai mult fiecare în sinea sa. Copiii continuă să se joace.

14,00 — Pleacă al doilea grup de francezi. Cei rămaşi sînt : evrei, 20 de tineri francezi şi echipajul. Între timp, teroriştii au inventat o nouă formă de distracţie : îi strigă pe evrei după nume şi fiecare ridică degetul. Teroristul se uită la faţa lui şi face un semn misterios în dreptul numelui său. Înseamnă aceasta o hotărîre privind viaţa sau moartea noastră ? Este ceva oribil ! Un băiat, de circa 16 ani, care se pare că a ridicat mîna cu încetineală, a fost răsplătit de unul din arabi cu o palmă puternică însoţită de ameninţări. Circulă zvonuri despre torturile la care au fost supuşi patru dintre pasageri. Se spune că teroriştii i-au supus la şocuri electrice şi la ameninţarea cu moartea. Într-adevăr, patru persoane au fost luate într-o cameră alăturată. Unul dintre bărbaţi a fost bătut în mod îngrozitor, iar o femeie a fost torturată prin ameninţări.

16,00 — Sîntem aduşi din nou în sala principală de aşteptare a aeroportului. Ne simţim solidari cu francezii şi echipajul. Un sîmţămînt tonic, în aceste condiţii.

18,00 — Am primit ştiri care ne-au făcut pe toţi să tresărim de bucurie. S-a făcut cunoscut că guvernul israelian a acceptat în întregime condiţiile puse de terorişti. Ce explozie de bucurie ! Toţi se îmbrăţişează unul cu altul, ca şi cum s-ar fi născut din nou. Cu toate acestea, cîţiva dintre ostatici spun că hotărîrea le lasă un gust ciudat în gură. Într-adevăr, ei fac parte dintre cei ce vor fi eliberaţi, dar faptul că toate condiţiile puse de terorişti au fost acceptate înseamnă că li se dă mînă liberă să acţioneze în continuare împotriva aviaţiei civile.

20,00 — Facem pregătiri să dormim şi să fim gata pentru zborul de mîine către casă."



## Schimbare către „Varianta B" — Atacul

În timp ce ostaticii şi familiile acestora se bucurau în sinea lor, primul ministru Yitzhak Rabin încerca să cîştige timp. Avea nevoie de ore, de zile.

O acţiune complexă a organelor de informaţii a început vineri, 2 iulie, să schimbe lucrurile către „Varianta B" — intervenţia militară.

Din R. F. Germania au sosit date despre Wilfried Böse, identificat în persoana germanului ce s-a declarat „căpitan" al avionului deturnat.

Reuşita şi eficienţa „căpitanului" Wilfried Böse în deturnarea avionului a fost confirmată de informaţiile trimise din Uganda de către echipajul avionului deturnat. Comandantul Michel Bacos, avînd părul încărunţit, insista ca în nici o împrejurare el sau alt membru al echipajului să nu părăsească Uganda fără toţi pasagerii : prin ostaticii eliberaţi a trimis un raport detaliat asupra celor petrecute pe traseul Atena — Benghazi — Entebbe.

„A fost o acţiune periculoasă, periculoasă pentru însăşi reuşita sa, comenta mai tîrziu un ministru israelian. Acest mod de a proceda caracterizează însă toate acţiunile lui Böse."

Comandantul Bacos era cel care mătura pe jos şi făcea paturile pasagerilor bolnavi, sfătuindu-i ce să spună şi cum să se comporte, astfel încît nici unul din terorişti şi nici Amin să nu fie provocaţi.

Totuşi, cea mai importantă informaţie a fost aceea că deturnarea fusese pusă la cale şi executată de către experţi ai căror lideri erau reuniţi acum în Uganda.

Shimon Peres, ministrul apărării, înţelegea şi admira ceea ce căpitanul Bacos încerca să facă. Peres era arhitectul bunelor relaţii franco-israeliene din anii '50, care duseseră la achiziţionarea bombardierelor cu reacţie franţuzeşti „Mirage". Acest tip de avion a fost modificat de cercetători ştiinţifici israelieni mobilizaţi de Peres, în timp ce lucra la Ministerul Apărării, sub conducerea lui David Ben Gurion, pe atunci prim-ministru şi ministru al apărării. Versiunea „Mirage" israeliană a devenit unul din cele mai de invidiat bombardiere din lume.

În urma nenumăratelor întrevederi, în biroul său de la Tel Aviv, cu experţi militari, Peres a ajuns la convingerea că renunţarea înseamnă un risc mai mare.

— Ce rost are să vorbești despre libertate, dacă oamenilor le e frică să se sacrifice pentru ea — l-a întrebat el pe șeful Statului-major, Mordechai Gur.

N-a fost nevoie ca Gur să dea un răspuns. El a acționat însă, apoi, tot timpul, în „Varianta B", deși nu a putut să ofere nici o opțiune militară realistă înaintea primului eșec al teroriștilor. Toată săptămîna, Gur a încurajat propunerile colaboratorilor săi. Vineri, soluțiile cele mai periculoase au fost eliminate, iar întreaga atenție a fost concentrată apoi asupra singurului plan de salvare, care asigura cele mai puține sacrificii umane.

Planul de salvare depindea de următoarele considerente expuse de către Peres cu luciditate :

1. Președintele Amin se bucura de o mare publicitate, iar teroriștii îl încurajau să se complacă a rămîne mereu în atenția opiniei publice. Nu există nici o posibilitate ca Idi Amin să coopereze cu Israelul.

Toate indiciile conduceau la faptul că acesta și teroriștii doreau să prelungească acțiunea lor. Prin urmare, Gur trebuia să pregătească o operație bazată pe faptul că exista timp suficient pentru a fi bine pusă la punct.

2. Securitatea israeliană obținuse date că șase lideri teroriști plecaseră din Somalia spre Kampala, preferind călătoria pe căi rutiere, pentru a evita să fie descoperiți. Președintele Amin vorbise despre „numărul unu" că ar fi fost în prezența sa, pe timpul convorbirilor telefonice cu fostul consilier militar Bar Lev din Israel. Acesta ar fi putut fi dr. Hadad, a cărui principală preocupare trebuia să fie exploatarea situației în scop propagandistic.

3. Președintele Amin va deschide conferința Organizației Unității Africane, iar apoi va reveni la Kampala pentru a urmări încheierea acțiunii duminică, cînd expira ultimatumul.

4. Existau motive de teamă că acțiunea de executare a ostaticilor va începe duminică, unul cîte unul, la intervale mari, pentru a se demonstra gravitatea amenințărilor din partea teroriștilor.

5. Departamentul investigațiilor de stat din Uganda va controla orice presiuni asupra lui Amin pînă duminică. Apoi, poliția secretă ar putea folosi forța pentru menținerea calmului.



Acțiunea militară de salvare trebuia realizată deci sîmbătă noaptea, cu numai șase ore înainte de zorii zilei de 4 iulie, cînd puteau fi declanșate execuțiile.

De la Montreal, scena jocurilor olimpice, a fost strecurată publicului o știre potrivit căreia „Șacalul" s-ar afla la Montreal. Alte informații de circumstanță au fost difuzate prin mijloacele unui medic pentru a convinge organizațiile teroriste că identitatea lui Wilfried Böse n-a fost aflată, că prezența liderilor teroriști în Somalia și Uganda nu era suspectată și că Israelul se afla singur față în față cu o situație necunoscută și periculoasă.

„Șacalul", cunoscut și sub numele de „Carlos", identificat drept Ilici Ramirez Sanchez, era unul dintre cei mai periculoși teroriști cu toate că existau puține șanse ca el să fie prins la Entebbe. La 2 iulie s-a trecut la studierea informațiilor despre acesta, culese în Europa și America. „Carlos" era învinuit de uciderea a doi polițiști parizieni, răpirea miniștrilor prezenți la conferința O.P.E.C. de la Viena, precum și de alte acte de violență. Camaradul și consilierul său tehnic era, desigur, germanul care acum supraveghea ostaticii la Entebbe.

— Este inutilă capturarea deturnătorilor în viață — comenta un ofițer de informații, citind dosarul lui „Carlos".

Ministrul apărării, Peres, își exprima îndoiala, arătînd că :

— Acțiunea prioritară o constituie salvarea ostaticilor. Altfel...

Printre ideile cele mai îndrăznețe era și aceea de a trimite pe generalul Moshe Dayan în Uganda. Această propunere a venit în discuție deoarece cineva îl și vedea pe Dayan intrînd în contact cu liderii teroriști, reluîndu-și rolul jucat cu ani în urmă în Egipt, în negocierile cu Nasser, iar altcineva considera că trimiterea lui Dayan îl va „flata pe președintele Amin". Primul ministru, Rabin, opina, mai tîrziu : „n-am văzut în planul cu Dayan decît umilire și pierderea acestuia".

Dayan era considerat la prima vedere ca un posibil răspuns la întrebarea : „Putem noi oare obține pe Hadad sau pe oricare alt lider terorist viu ?"

Existau puține șanse, deoarece „Big Daddy", Amin, amintea mereu de numele lui Dayan în conversațiile sale cu „Borka", același Bar Lev.

La un moment dat, Dayan a fost rugat să telefoneze președintelui Amin, însă răspunsul lui a fost următorul :

— Dacă dorește să discutăm, atunci să discutăm între patru ochi.

Așa s-a născut și s-a dezvoltat această idee. Șeful de stat-major a dispus ca toate canalele de comunicație să fie deschise.

— Trebuie să acordăm o șansă egală oricărui plan — a arătat el.

Dayan, care a fost comandant militar vreo 25 de ani, a căpătat reputație pentru modul de a trata cu inamicii pe căi diplomatice, atunci cînd nu i-a atacat prin surprindere pe cîmpul de luptă.

Primul ministru Rabin se temea cel mai mult de faptul că Dayan, aflînd de planul de a fi trimis în tabăra dușmană, prin dorința sa de acțiune și de a înfrunta pericolul, nu va mai putea fi efectiv oprit. O misiune cutezătoare de salvare ar fi putut să se potrivească temperamentului său, dar ar fi încurajat criticile străine la adresa Israelului, care îl acuzau de inițiative militare nesăbuite.

— Mai trebuie să analizez propunerea și să pregătesc argumentele împotriva ei — a spus Rabin. Fiecare plan care ridică problema folosirii forței devine subiect de atac și apărare. Dacă Dayan s-ar duce în Uganda, probabil că ar fi omorît. Dacă l-ar înfrunta pe Amin, președintele l-ar manevra în același mod umilitor ca și în cazul generalului britanic trimis de regină, care a fost obligat să îngenuncheze în mod public drept preț pentru salvarea unor vieți în timpul altor aventuri ale lui Amin.

Cu toate aceste argumente, au fost întocmite variante de planuri pentru trimiterea unui emisar la Entebbe. Detaliile de zbor puteau servi, totodată, unui raid de comando. Dayan a sugerat ca datele de identificare și de fizionomie a liderilor acțiunii teroriste să fie date spre studiu grupurilor de comando israeliene, care urmau să acționeze.

— Dacă vreți să știți părerea mea — a spus Dayan — eu sînt 150 la sută pentru o acțiune militară.

Așa că, pe măsură ce soseau noi informații din partea Direcției de supraveghere a teritoriului din Franța (D.S.T.), Scotland Yard-ului, C.I.A., F.B.I., și poliției canadiene (R.C.M.P.), de la grupurile de ostatici eliberați și de la informatorii Israelului infiltrați pe lîngă guvernul lui Idi Amin, fotografiile și datele de caracterizare erau predate spre memorizare membrilor comandourilor israeliene. Aceștia se pregăteau pe baza planului care impune folosirea forței.



Mai erau și cei ce insistau pentru capturarea în viață a celor de talia lui „Carlos", care cunoșteau pe sprijinitorii noilor tabere teroriste, unde funcționau taberele și cum. Cel mai important era dr. Wadi Hadad, identificat ca fiind autorul condițiilor impuse Israelului de la Entebbe. Hadad era descris în informațiile deținute de Israel ca fiind „un element care se poartă anarhic, urmărind satisfacții oculte, derivate din faptul că el, împreună cu ceilalți membri ai organizației, sînt izolați de restul lumii și se supun astfel numai unor reguli și standarde întocmite de ei".

## Dr. Hadad — inițiatorul actului terorist

Date de ultimă oră au întărit convingerea ministrului apărării, Peres, că trebuie întreprinsă o acțiune militară.

— Dacă Israelul cedează — arăta el în timpul orelor critice petrecute de joi spre vineri — prevăd o mare catastrofă pentru această țară. Cînd vorbim de viața ostaticilor, aș vrea să mă înțelegeți că-i consider ca și cum sînt soldați israelieni pe front.

Vorbea pe un ton măsurat, îmbărbătîndu-i cu aceste cuvinte pe tinerii comandanți care aveau în mînă, în biroul ministrului apărării, planuri începînd cu răpirea președintelui Amin și terminînd cu eliberare ostaticilor.

Pentru soldați, timpul trecea repede. Comandanți ca Dan Shomron și-au dat seama de înlocuirea campaniilor militare împotriva Israelului cu acte de terorism internațional. Ei sperau că acestea vor fi incriminate de lege, că statele își vor pune problema securității lor înaintea altor considerații, chiar de ordin moral.

Soldații nu se temeau să lupte în inima Africii. Piloții au raportat că n-au probleme cu aterizarea pe un aerodrom necunoscut, apărat de forțe ostile. Flota dispunea de nave echipate cu dispozitive electronice de protecție.

Care va fi însă reacția opiniei publice ?

Pierderile într-o misiune de salvare puteau să fie grele. Peres a pus experții să facă estimări pe baza a mai multor pla-

nuri şi variante. Ceea ce lumea refuză să creadă este că terorismul înseamnă război început fără nici o declaraţie şi îndreptat împotriva structurii societăţii tradiţionale, construite cu atita trudă, prin nenumărate încercări şi erori.

Peres şi forţele pregătite pentru intervenţie ştiau bine cine erau inamicii lor din Uganda. Un raport adus pe masa de lucru a lui Peres o spunea explicit. În Somalia, care s-a alăturat Ligii Arabe împotriva Israelului cu trei ani în urmă, fusese înfiinţat un comandament terorist. Uganda a fost prima ţară care a acordat sprijin deturnătorilor şi succesul acţiunii ar putea încuraja vecinii Somaliei ca şi alte ţări. Dr. Wadi Hadad venise din Somalia.

Dr. Hadad era o figură tot atît de enigmatică ca şi „Şacalul", dar venise timpul ca serviciul de informaţii israelian să arate tot ce ştia despre el.

La 11 iulie 1970, dr. Wadi Hadad a fost salvat de la moarte printr-un miracol. Salvarea acestuia avea să influenţeze cursul terorismului internaţional. Datele au fost sintetizate de Serviciul de securitate libanez astfel :

„Atacul cu rachete asupra casei dr. Hadad, la 11 iulie 1970, a fost similar cu bombardamentul asupra birourilor O.E.P. din 1969.

De data aceasta ţinta atacului a constituit-o casa dr. Wadi Elias Hadad, în vîrstă de 40 de ani.

Pe timpul bombardamentului, în casă se afla ca oaspete Leila Khaled, participantă la deturnarea avionului «T.W.A.» către Damasc, în august 1969. Aceasta însă a scăpat nevătămată.

Atacul s-a produs la ora 2,14 asupra apartamentului lui Hadad, situat la etajul al treilea al edificiului Katarji, din districtul Almala, strada Muhi Aldin Alhayat.

De la etajul cinci al clădirii situate în faţa edificiului Katarji au fost trase şase rachete. Distanţa de la care s-a tras era de aproximativ 100 de metri. Trei dintre rachete au distrus dormitorul şi salonul apartamentului dr. Hadad. Două dintre rachete n-au funcţionat din cauza unei defecţiuni tehnice. Apartamentul a luat foc, iar geamurile altor locuinţe, ca şi ale maşinilor parcate în stradă, au fost distruse.

Dr. Hadad a fost uşor rănit, în timp ce soţia sa, Samia, şi fiul său, Hagi (de 8 ani), au suferit arsuri, fiind internaţi pentru tratament la spitalul Universităţii americane.



În apartamentul din care s-au tras rachetele s-au găsit : un şifonier standard, un pat simplu şi alte piese de mobilă ieftină. A fost descoperită, de asemenea, o pereche de mănuşi pe care se presupune că le-a folosit autorul atentatului la montarea pieselor rachetelor, pentru a nu lăsa amprente.

Apartamentul din care s-au lansat rachetele fusese închiriat cu trei luni în urmă de un anume Ahmad Batzrat, posesor al unui paşaport iranian. Acesta cumpărase mobilă modestă şi deţinea, totodată, un autoturism Volkswagen de culoare bej.

Departamentul de informaţii al F.P.L.P. a publicat un comunicat asupra incidentului, prin care se aduc acuzaţii inamicului israelian şi cercurilor de spionaj americane, ca fiind autorii atentatului.

La rîndul său, dr. Hadad a declarat că bombardamentul asupra casei sale a fost opera sionismului şi a organizaţiilor americane.

Suspectul, Ahmad Rauf, alias Batzrat, o persoană brunetă, de 30 de ani, slab, cu mustaţă, cu ochelari negri, s-a comportat ca unul care nu era arab, evitînd contactele cu alte persoane.

Investigaţiile trebuiau să stabilească în ce mod asasinul a reuşit să descopere adresa dr. Wadi Hadad şi de unde ştia că Leila Khaled se afla în acea noapte în casa sa, cu atît mai mult cu cît dr. Hadad fusese în Franţa, întorcîndu-se la Beirut numai cu 2 zile înainte de incident.

Cercetările au stabilit că teroristul venise din Europa şi călătorise cu avioane aparţinînd companiilor «Lufthansa» şi «Air France», deoarece etichetele de pe valizele abandonate în apartament dovedeau acest lucru.

Cele două valize aveau fundul dublu şi se presupune că au fost folosite la transportul pieselor rachetelor portabile, introduse în Liban prin aeroportul din Beirut.

Este clar că Ahmad Batzrat era conducătorul unui grup ce avea sarcina să bombardeze casa lui Wadi Hadad şi să-l ucidă pe acesta, deoarece o astfel de misiune nu putea fi îndeplinită de o singură persoană. Batzrat fusese desemnat, în mod evident, să îndeplinească ultima parte a acţiunii la care participase întregul grup.

O.E.P. a condamnat acest act, menţionînd că el constituie o verigă a lanţului crimelor puse la cale de contrarevoluţie pentru a lichida mişcarea palestiniană. S-a adăugat că această

crimă a fost precedată de multe altele, în primul rînd de bombardarea cu rachete a birourilor O.E.P. de la Beirut şi de încercarea de asasinare, tot la Beirut, a lui Haled Yasrami, un alt luptător palestinian.

Teroristul ar fi putut aduce rachetele prin aeroportul de la Beirut, trecînd fraudulos frontiera, sau pur şi simplu să le cumpere pe plan local de pe piaţa neagră. În tot cazul, teroristul avea nevoie de o bază locală, o reţea clandestină care să îndeplinească toate celelalte elemente ale misiunii: instituirea unor posturi de observaţie, închirierea unui apartament, pregătirea planului acţiunii şi a încărcăturii explozive.

Agentul terorist este expertul care intervine ultimul după ce totul a fost pregătit, îndreaptă rachetele către ţintă, reglează mecanismul de stabilire a timpului exploziei şi dispare.

Este mai mult ca sigur vorba de o reţea care se bazează pe cîţiva agenţi locali. Descoperirea şi anihilarea unei asemenea reţele implică folosirea unor forţe de contrainformaţii şi de poliţie cu o înaltă calificare profesională şi, în primul rînd, de efective de neutralizare.

Nu încape nici o îndoială că persoana numită Ahmad Rauf a venit din R. F. Germania şi tot acolo s-a întors, cum indică documentele abandonate în apartament pe numele Ahmad Batzrat. Aeroporturile vest-germane poartă o parte din responsabilitate, dar în primul rînd organele de securitate ale acestei ţări, care din nou au permis să treacă persoane cu paşapoarte false pe la punctele de frontieră. Abilitatea cu care conspiratorii şi-au acoperit acţiunile este dovedită de urmele lăsate la locul faptei. Sînt lăsate indicii că rachetele n-au fost aduse din afară, ci procurate din Liban. Aceasta poate să însemne exact contrariul."

Hadad n-a ezitat să folosească deturnarea de avioane ca un mijloc pentru finanţarea activităţilor teroriste. Cel mai clasic exemplu îl constituie deturnarea avionului companiei „Lufthansa" către Aden, în februarie 1972, pentru a cărui eliberare s-a pretins un preţ de răscumpărare de 5 milioane de dolari.

Rapoartele de informaţii au indicat că „toate firele conduc către dr. Wadi Hadad, care şi pînă atunci acţionase ca un organizator de operaţii de mare avengură". La început, organele de securitate ale R. F. Germania au crezut că la deturnarea avionului erau implicaţi bandiţi profesionişti sau că operaţiunea — aşa de perfect executată din punct de vedere



profesional — era o acţiune magistrală a Shin Beth-ului israelian, cu intenţia de a-i discredita pe palestinieni.

Dr. Hadad este omul care a iniţiat escaladarea războiului terorist în afara frontierelor Israelului. Prima acţiune a fost încercarea de atentat împotriva lui David Ben Gurion, pe timpul unei escale, în tranzit, a acestuia în Danemarca. Apoi a trecut la deturnarea de avioane. Sub conducerea sa, un avion al companiei „EL-AL" a fost deturnat în Algeria şi altul, aparţinînd „T.W.A.", la Damasc (cu Leila Khaled în fruntea deturnătorilor). Pregătirea minuţioasă de către Hadad a deturnărilor este evidentă, cea mai mare şi mai complicată acţiune de acest gen fiind încercarea de deturnare simultană a trei avioane.

Dr. Hadad includea întotdeauna femei în operaţiile sale. Astfel, la prima operaţie din Danemarca a acţionat împreună cu Muna Saudi, de profesie pictoriţă. Apoi a acţionat cu sprijinul lui Leila Khaled şi ulterior cu înlocuitoarea acesteia, irakiana Katie Thomas, care a condus deturnarea unui avion „Jumbo" japonez, fiind omorîtă de explozia unei grenade în interiorul aeronavei.

Hadad apărea foarte rar în public, nu s-a fotografiat decît foarte rar, fiind, totodată, extrem de atent în deplasările şi călătoriile pe care le efectua.

În iulie 1973, oamenii lui Hadad, comandaţi din nou de o femeie, au deturnat un avion de linie „J.A.L.", cerind o răscumpărare de 14 milioane de dolari. Avionul a fost distrus pe aeroportul din Benghazi.

Mulţi ani, dr. Hadad a fost în fruntea centrului de legătură al grupărilor din Orientul Mijlociu cu organizaţiile teroriste din R. F. Germania, America Latină, Irlanda, Japonia, ţările scandinave şi altele, gata oricînd să colaboreze în actele de sabotaj. Numai unul ca el era capabil să organizeze un grup, incluzînd în mod aparent străini, pentru deturnarea zborului 139.

Hadad avea prieteni nu numai în rîndul agenţilor terorişti, ci şi în cercuri influente din Libia, Yemen şi Irak.

În Japonia, Hadad a recrutat membri ai „Armatei roşii japoneze", din rîndul cărora, pentru prima dată, au apărut pe scena internaţională a terorismului Kozo Okamoto şi compatrioţii săi, la masacrul de pe aeroportul Lod [1], din mai 1972.

Nu însă toate încercările şi planurile dr. Hadad au fost încununate de succes. Multe din acţiunile sale au eşuat, fiind

[1] Vechea denumire a aeroportului David Ben Gurion.

contracarate. Cu toate acestea, un om ca Hadad nu se resemna. Cînd o acțiune de-a sa dădea greș, apărea în altă parte, cu un alt plan, și bilanțul actelor de teroare era pînă la urmă în favoarea sa.

Mișcările lui Hadad erau ținute în secret, din timp în timp prezența sa fiind semnalată în altă parte a lumii: Asia de sud-est, Europa, America Latină, emiratele arabe și, desigur, țările sale favorite de la care primea ajutor — Irak, Libia, Uganda, Somalia și Yemen.

Hadad, pentru diferitele operații, oferea documente, fonduri, arme și explozivi. Colabora cu „Șacalul", „Baader-Meinhof" și „Armata roșie japoneză".

Înainte de a trece la executarea planului de deturnare a avionului aparținînd „Air France" către Uganda, Hadad a eșuat în încercarea de a provoca un act terorist pe aeroportul Ben Gurion din Israel.

L-a trimis pe vest-germanul Bernard Hausman, ca pe o „bombă mișcătoare". Hausman a venit în Israel de la Viena, în mai 1976, fără a-și da seama că prietenii săi îi instalaseră în valize un dispozitiv destinat să facă explozie la deschidere. El a reușit să treacă de poliția de la Viena și să-și îmbarce cele două geamantane cu exploziv pe un avion de linie austriac. Hausman a fost suspectat în Israel din momentul coborîrii din avion și rugat să-și deschidă valizele. O femeie ofițer al organelor de securitate a supravegheat operația. Hausman, de bună-credință, a deschis unul din bagaje, provocînd o mare explozie, soldată cu moartea sa și a ofițerului de securitate. Numai un miracol a prevenit o tragedie de aceeași proporție cu cea provocată de mesagerii japonezi ai lui Hadad cu patru ani în urmă.

Cercetările efectuate de poliția israeliană și cea vest-germană au descoperit modul în care anarhiștii vest-germani sînt recrutați de serviciile lui Hadad.

Hausman a fost instruit într-o tabără din Liban, fiind selecționat apoi printre teroriștii care urmau să acționeze alături de „Șacalul".

În mod similar dr. Hadad a recrutat americani, francezi, nordici, vest-germani, destinați înfăptuirii unor acte de terorism internațional. În același mod a acționat și pentru deturnarea zborului 139. Nemțoaica din grup care a condus pasagerii de la Atena pînă în Uganda era o prietenă apropiată a lui Hausman. Acesteia nu i s-a spus că Hausman a fost înșelat,



fiind trimis în Israel cu o bombă, ci doar că „israelienii l-au omorît pe prietenul tău, Hausman".

Ea a acceptat să se răzbune și probabil că aceasta explică purtarea ei oribilă față de ostatici.

Iată cîteva din detaliile incluse într-o sinteză de informații, care ajutau la justificarea măsurilor extreme sub numele de cod „Fulgerul" și constituiau o continuare a războiului dintre teroriști și Israel.

## Culegerea de informații

„Fulgerul" se va dovedi o operație fără precedent în istorie. Din punct de vedere militar a constituit un test pentru armata israeliană. Primul ministru, Rabin, a încercat calea pașnică prin opțiunea asupra „Variantei A", iar, ulterior, considerînd că se justifică din punct de vedere politic, a trecut la „Varianta B". Pentru aceasta avea nevoie de votul unanim al cabinetului. Pe tot parcursul crizei s-a ținut o evidență meticuloasă a conferințelor, sesiunilor forțelor de intervenție și a oricăror reuniuni militare.

Nimeni nu era mai sensibil la această cerință decît Rabin, soldatul care l-a parafrazat pe De Toxqueville: „O democrație poate acționa cu fermitate în politica externă numai în mod lent și cu mare dificultate; poate acționa cu ușurință numai un dictator. Dacă renunți la procesul democratic pentru a supraviețui, pierzi motivațiile morale pentru a lupta".

Rabin era hotărît ca Israelul să acționeze în mod justificat. Toată ziua de vineri a discutat această problemă cu șefii militari.

Ulterior s-a spus că operația „Fulgerul" a fost fundamentată din punct de vedere militar vineri. Primul ministru nu era de aceeași părere. Numai sîmbătă dimineața a fost posibil să se spună luptătorilor dacă aveau cea mai mică șansă de a trece la acțiune. Această șansă a apărut deoarece informațiile din Uganda arătau că execuția primului ostatic era pregătită pentru dimineața următoare.

„Președintele Amin a zburat în Mauritius pentru vineri și sîmbătă. Credem că nimic nu se va întîmpla în timp ce el se

află la tribuna conferinţei Organizaţiei Unităţii Africane. Aceasta ne oferă timp pentru pregătirea tuturor aspectelor politice, militare, diplomatice şi informative după un plan logic. Pe sîmbătă însă ne putem aştepta din nou la demonstraţia maniei sale de a ucide. Nu există răspunsuri perfecte la probleme ridicate de nebuni şi fanatici. Există numai variante şi fiecare dintre acestea implică riscuri. «Fulgerul» va fi sau un succes spectaculos pentru Israel, sau o catastrofă teribilă" — arăta Rabin.

Această preocupare a Israelului a fost comunicată, vineri noaptea, şi profesorului Zbigniew Brzezinski, unul din principalii consilieri de politică externă ai candidatului la preşedinţia S.U.A., Jimmy Carter, în timpul unei mese oferite cu prilejul prezenţei acestuia la Tel Aviv. Gazda era ministrul apărării.

Discuţia a avut loc pe îndelete, în limba poloneză, Brzezinski, ca şi Peres, fiind născut în Polonia.

In calitate de ministru al apărării însărcinat cu organizarea forţei de intervenţie, Peres era foarte ocupat în acea noapte cînd, în deşert, aveau loc exerciţii de simulare a operaţiei „Fulgerul", de care avea să depindă soarta ostaticilor de la Entebbe.

Cu toate acestea, Peres nu era deranjat de prezenţa unui oaspete care într-o bună zi putea să-l înlocuiască pe Henry Kissinger.

Brzezinski, în vîrstă de 48 de ani, profesor de relaţii internaţionale la Universitatea Columbia, de unde au provenit mulţi politicieni americani, a examinat problema cu simţul analitic al unui iezuit. Fiind foarte sensibil la dilema în care se afla Israelul, Brzezinski n-a spus nimic care să readucă pe rol „Varianta A", de fapt abandonată, şi nici să influenţeze „Varianta B", în curs de pregătire ; el a abordat mai ales situaţia inevitabilă a execuţiilor care se apropiau în Uganda. El a venit cu unele clarificări privind modul în care Israelul trebuia să păstreze secretul pregătirilor, comunicînd în acelaşi timp date despre evoluţia evenimentelor din Uganda.

Ceea ce s-a discutat la acel dineu a căpătat semnificaţie numai după ce Brzezinski a telefonat la New York, duminică dimineaţa, şi a aflat despre raidul de la Entebbe. Numai atunci schimbul de păreri cu privire la felul cum trebuie luptat împotriva terorismului internaţional devenise plin de învăţăminte.

Brzezinski a exprimat teama Statelor Unite în legătură cu amploarea fără precedent pe care o va lua tehnologia dispozitivelor de distrugere folosite de bandele de fanatici în urmă-



torii 10 ani. De la bomba clasică folosită de anarhişti se poate ajunge la utilizarea unor mici dispozitive nucleare.

La rîndul său, Peres şi-a exprimat optimismul că vor fi găsite şi mijloace de combatere a terorismului, dacă naţiunile vor colabora în găsirea de antidoturi pentru oricare din noile dispozitive de distrugere şi cei tentaţi să le folosească.

„O performanţă formidabilă", a caracterizat Daniel M. Patrick, unul din cei mai controversaţi ambasadori americani la O.N.U., raidul israelian de la Entebbe.

Prin simplă coincidenţă, şi Moynihan s-a aflat în Israel, fiind invitat la un dineu, vineri, de un alt membru al guvernului, participant la acţiunea de intervenţie, ministrul de externe Allon.

Discuţia s-a purtat în linişte, la o ceaşcă de cafea, fără nici cea mai aparentă grijă faţă de ceea ce se întîmplă în lume.

Moynihan a declarat ulterior : „Dacă Allon a avut intenţia să ţină în cel mai mare secret ceea ce de fapt se pregătea, el a reuşit pe deplin în discuţiile cu mine".

A existat, de fapt, un plan pentru înşelarea opiniei publice şi a deturnătorilor în legătură cu pregătirea operaţiei „Fulgerul" ?

Nu. Aceasta o dovedeşte, în opinia lui Moynihan, întîrzierea periculoasă în trimiterea avioanelor cu forţele de intervenţie, cărora nu li se dădea ordin să intervină, aşteptîndu-se rezultatul negocierilor. Fiecare minut de aşteptare a însemnat tone de combustibil preţios, precum şi riscul unor schimbări imprevizibile în situaţia de la Entebbe.

O examinare atentă a acţiunilor din ultima clipă întăresc şi confirmă această părere. Forţa de intervenţie urmărea ambele variante, A şi B, acţionînd în organizarea impusă de situaţiile de criză. Comandamentul general, fiind un organism militar, şi-a concentrat atenţia asupra pregătirii „Variantei B".

Încontinuu apăreau noi propuneri. Cele mai importante erau disociate în elemente componente şi date unor analişti ce lucrau în echipe.

Fiecare echipă de informaţii, cercetare şi concepţie, după cum erau denumite, lucra, de exemplu, la stabilirea programului fiecărei zile a „Marelui Tătic", în timp ce alta prefigura metodele şi mijloacele de transport necesare acţiunii.

Privind retrospectiv, este uşor să afli din discuţiile membrilor unor echipe, după ce acţiunea „Fulgerul" a fost îndeplinită, că s-a pregătit chiar şi manechinul „Marelui Tătic" pentru a fi pus în „Mercedes"-ul său negru, tip 1973, în vederea

lansării pe aeroportul Entebbe, înaintea trupelor de comando, cu scopul de a produce confuzie în rîndul forțelor de pază (a existat o asemenea variantă, dar a fost respinsă pe motiv că era prea riscantă).

Nu numai „Marele Tătic" era obiectul analizei, ci și membrii grupului terorist.

Raportul detaliat al comandantului adjunct al aviației, Yerucham Amitai, a fost urmat de mobilizarea piloților care au servit ca instructori în Uganda. Aceștia, la rîndul lor, au informat despre dorința președintelui Amin de a se instrui piloții ugandezi după modelul japonez „Kamikadze", în scopul lansării unor acțiuni nimicitoare cu avioane „Phantom". De asemenea, aceștia au povestit despre dorința lui Idi Amin de a achiziționa un avion nu prea mare, care să zboare la joasă înălțime, destinat plimbării fiului său, în vîrstă de 9 ani.

La începutul săptămînii, „Marele Tătic" era inofensiv. Nimeni din forțele speciale de intervenție nu s-ar fi gîndit la el înaintea deturnării zborului 139. Acum nu mai era considerat astfel, în ciuda conversațiilor hazlii începute de Bar Lev, din dorința evidentă de a stabili un contact neoficial și a se cîștiga timp.

Au fost solicitate personalități din toată lumea să intervină pentru salvarea ostaticilor din Uganda.

Bar Lev se considera o părticică a efortului internațional care includea diplomați britanici, ziariști din Kenya și alte personalități. Dintr-o încăpere a prăvăliei sale a ridicat receptorul și a cerut centralei pentru legături internaționale să-i dea biroul președintelui Amin, Kampala, 2241.

— Aici este prietenul dumneavoastră, Bar Lev — a spus el.

— Cine ? — a răspuns Amin.

— Bar Lev... B de la „bombă" — și a continuat să-și spună pe litere numele său.

Radio Uganda, puțin după aceasta, a informat cu lăudăroșenie : „Colonelul Bar Lev, un vechi prieten al excelenței sale președintele Ugandei, a intervenit în numele guvernului Israelului. Președintele i-a cerut să transmită guvernului rugămintea și dorința ca Israelul să îndeplinească condițiile deturnătorilor. Colonelul Bar Lev va telefona din nou excelenței sale, imediat ce va primi răspuns din partea guvernului israelian".

Vineri, 2 iulie, radio Uganda a anunțat despre faptul că Bar Lev a vorbit din nou cu Amin. Postul de radio aducea laude ofițerului israelian și recomanda primului ministru Rabin să-l



avanseze la gradul de general. (Unele convorbiri dintre Bar Lev și Idi Amin sînt redate la sfîrșitul cărții.)

Ierusalimul a anunțat oficial că nu știa nimic despre conversațiile telefonice, dar că era gata să se folosească de Bar Lev. Acesta avusese contacte strînse cu Amin și îl cunoștea mai bine decît oricare altul.

Răspunsul la întrebarea dacă „Marele Tătic" colabora cu deturnătorii a parvenit vineri dimineața.

Informațiile din Uganda, furnizate de agenți speciali și de ostaticii eliberați, au confirmat amestecul armatei ugandeze în soarta zborului 139. Încrederea în Amin, ca eventual mediator, s-a dovedit lipsită de temei pentru acele personalități din conducerea Israelului care mai sperau că acesta ar putea fi influențat prin intermediul unuia din cei care a avut pe vremuri contacte.

Amin a permis și altor teroriști prezenți în Uganda sau în Somalia să întărească grupul deturnătorilor.

Un avion de recunoaștere israelian a identificat un avion ce decolase din Libia, care, judecînd după convorbirile radio interceptate, transporta o echipă specială de consilieri. Șase bărbați înarmați s-au alăturat grupului terorist în clădirea veche a aeroportului Entebbe.

Unul din captivii eliberați, Murray Schwartz, un producător american de televiziune, care s-a îmbarcat la Atena, a relatat că, după aterizarea avionului la Entebbe, deturnătorilor li s-au alăturat alte persoane care păreau a fi arabi.

Alți doi pasageri eliberați pretindeau că totul fusese pregătit la Entebbe pentru primirea deturnătorilor. Ei considerau că autoritățile ugandeze fuseseră informate despre deturnare.

Jean Choquette, din Montreal, Canada, a exprimat părerea că Idi Amin era „foarte simpatizat de către deturnători". Atît Choquette, cît și alți ostatici eliberați, au apreciat că teroriștii nu s-au purtat urît cu ei, exceptînd „presiunile psihologice la care au fost expuși".

Choquette a relatat, de asemenea, că deturnătorii erau însoțiți de alte cîteva persoane înarmate și că la Entebbe a fost introdusă în avion o ladă care, potrivit teroriștilor, conținea dinamită, destinată aruncării în aer a aeronavei „dacă va fi nevoie".

Informațiile de la Paris arătau starea deprimantă a ostaticilor evrei în timpul eliberării unor grupuri de pasageri.

Se părea că președintele Amin făcea jocul teroriștilor, ca urmare a presiunilor la care era supus, decît să ia în seamă

intervențiile diplomaților occidentali sau ale unor persoane particulare, cum era Bar Lev. Avioane „Phantom" israeliene au fost însărcinate să urmărească aeronava personală a „Marelui Tătic" pe timpul zborului spre Mauritius, locul de desfășurare a conferinței africane la nivel înalt. Evenimentele pe timpul celor două zile de absență a acestuia din Uganda erau semnalate, din oră în oră, de agenții aflați pe ruta Kampala—Nairobi—Ierusalim. Supravegherea „Marelui Tătic" s-a făcut cu avioane sprijinite de o navă israeliană purtătoare de rachete „Reshef" din clasa „Flame" (Flacăra), trimisă în largul coastelor est-africane. Nava avea montat alături de noul model de rachetă apă-apă, „Gabriel", instalații electronice capabile să realizeze orice fel de comunicații.

S-a hotărît ca forțele de intervenție să nu apeleze la nici un ajutor străin în aceste pregătiri, de frică ca eventuale des-conspirări să nu ajungă la urechile teroriștilor.

„În ultimele ore ne era teamă că, odată ajunși la Entebbe, se putea să nu mai găsim ostaticii acolo, mărturisea un comandant din Brigada 35 aeropurtată.

În mod normal, noi ne așteptam să întreprindem raidul marți. În acele clipe ne aduceam aminte de unele din misiunile întreprinse de americani în Vietnam, în care nu s-a găsit nimic în locurile unde trebuiau să se afle prizonierii pentru a fi răpiți.

Pericolul de a ajunge la Entebbe, după ce ostaticii nu mai erau acolo, ridica probleme deosebite în culegerea de informații și stabilirea variantelor. Fiecare dintre noi, citind fișa lui Amin, nu mai avea nici o îndoială asupra vicleniei președintelui ugandez. Scopul dialogului dintre «Marele Tătic» și Bar Lev era și acela al păstrării speranței că ostaticii nu vor fi luați de la Entebbe."

În timpul acestor pregătiri, tînărul student în medicină, Moshe Peretz, a continuat să țină agenda unui ostatic.

„Vineri, 2 iulie, ora 6,00. După o noapte de nesomn, fiecare și-a strîns lucrurile și așteptăm înștiințarea în legătură cu plecarea.

7,00 — Vine Idi Amin, purtînd pe cap o pălărie cu borurile mari, însoțit de una dintre soții, foarte frumoasă, îmbrăcată într-o rochie verde, și de fiul său, Gamal Abdel Nasser Jwami. Ni se anunță vestea șocantă că Israelul n-a acceptat condițiile puse de deturnători. Ca atare, poziția noastră a devenit foarte



gravă, deoarece clădirea este înconjurată cu încărcătură de trotil și va fi aruncată în aer dacă cererile teroriștilor nu vor fi îndeplinite. Amin adaugă că urmează să plece în Mauritius, unde va discuta situația noastră. Va reveni în seara aceleiași zile sau a doua zi dimineața. De asemenea, ne sfătuiește să redactăm o scrisoare pentru a fi difuzată în presă și la radio, prin care să cerem ca Israelul să îndeplinească condițiile teroriștilor.

8,00 — Discuții furtunoase între cei care se pronunță pentru redactarea unei scrisori și cei care se opun. Mai mulți bărbați, precum și membrii echipajului «Air France» (cu excepția căpitanului) sînt pentru. Schimbarea sentimentelor dezarmează pe oameni. Este și mai greu cînd te gîndești la familia de acasă.

11,00 — Program obișnuit. Jean Sacques Maimoni, de 19 ani, întreține buna dispoziție. Aduce fiecăruia ceai, cafea și mîncare, asigurîndu-se ca fiecare să-și primească porția și ca nimeni să nu aibă o stare deprimantă. Pentru el nu cere nimic. Femeile spală rufe și le întind pe sfoară. Apoi ne cuprinde pe toți o stare de amorțeală.

20,30 — Se înmînează o scrisoare celor în mîinile cărora ne aflăm, în care se exprimă recunoștința pentru eforturile depuse de Idi Amin în direcția eliberării ostaticilor și se cere Israelului să accepte condițiile formulate. Ei sînt satisfăcuți de conținutul scrisorii, deoarece nu pare să fi fost scrisă sub presiune.

Sîmbătă. Se glumește pe seama ziariștilor care se ocupă cu descrierea evenimentului de la Entebbe, sugerîndu-se cum l-ar descrie un ziar religios și unul sportiv. Cineva spune că nu ar trebui să ne simțim rău, deoarece Herzl a propus odată înființarea unui stat israelian în Uganda. Fredonăm cîntecele de Shabbat, încet, deoarece cei de afară sînt nervoși."

S-a discutat și eventualitatea interceptării avionului personal al președintelui Amin, forțarea acestuia să aterizeze, iar agenți israelieni să-l captureze. Caracteristicile tehnice ale avionului erau cunoscute, avionul fiind construit în Israel. Mai trebuia aranjată golirea rezervoarelor acestuia la Entebbe, pentru a forța pilotul să facă o escală neprevăzută la Nairobi.

Vizita unei persoane din Nairobi, la 30 iunie, a fost de un real folos. Era un confident al președintelui Jomo Kenyatta, un inteligent diplomat însărcinat cu coordonarea editorialului

„Daily Nation" care apare în Kenya, Uganda și Tanzania, înființat în 1961 în cadrul acțiunilor finanțate de Aga Khan, în scopul exercitării unei influențe moderne asupra Africii de est.

George Githii a sosit în Israel venind de la Teheran, ca oaspete al guvernului israelian. Vizita nu s-a bucurat de publicitate, pentru a nu se periclita rolul ce-l avea de jucat. Oricum, el deținea multe detalii utile acum despre politica Ugandei din timpul administrației lui Idi Amin și despre legăturile externe ale acestuia.

## Comandamentul Statului-major analizează „Varianta B"

Shimon Peres, în calitate de ministru al apărării, era în posesia unor date de necontestat despre Uganda și președintele Amin. El putea aduce argumente indubitabile împotriva încercării de a promova o acțiune militară riscantă pe teritoriul ugandez și împotriva forțelor armate ale acestei țări.

Cunoștințele sale speciale și implicarea în evoluția situației militare a Israelului din ultima perioadă îi aduceau lui Shimon Peres încrederea comandanților militari, stopați în inițiativele lor de procedurile greoaie ale Knessetului (Parlamentul israelian).

Shimon Peres, împreună cu experți în probleme antiteroriste, au lucrat în secret la concluziile privind implicațiile cererilor formulate de teroriștii din Uganda ca preț al eliberării ostaticilor aflați pe aeroportul Entebbe. Raportul a fost prezentat primului ministru Rabin.

Statul-major a urmărit desfășurarea evenimentelor din momentul în care avionul „Air France" a fost deturnat. La începutul săptăminii nimeni nu credea că va fi necesar să se trimită trupe la Entebbe. Ministrul apărării l-a consultat pe șeful Statului-major, Mordechai Gur, iar acesta, generalii, timp în care guvernul acorda cea mai mare atenție activității diplomatice.

În prima noapte, cînd avionul se îndrepta spre Uganda, forțe speciale urmăreau traiectul de zbor. Deturnătorii au informat turnul de control de la Cairo că se îndreaptă spre Amman. Cînd avionul a aterizat în Uganda, devenise clar că va rămîne acolo. Statul-major a început planificarea operațiunilor.



Întrucît procedura diplomatică intra în impas, iar nesiguranța în care se afla guvernul creștea, se întrezărea ca tot mai utilă propunerea de a se folosi forțele armate. În momentul în care s-au cunoscut condițiile teroriștilor, purtătorul de cuvînt al ministrului apărării a declarat :

— Sfîrșitul va fi acela că din nou eșalonul militar va salva eșalonul politic, așa cum s-a mai întîmplat în „războiul de șase zile" și în cel de Yom Kippur.

Replica primului ministru Rabin la această declarație a fost tăioasă :

— Aștept o propunere fermă, clară și realizabilă din partea militarilor. Nu mă interesează filozofia dumneavoastră despre război. Vreau fapte, și nu teorie.

Marți la amiază, la 48 de ore după deturnare, șeful Statului-major a fost chemat la o reuniune urgentă, la Ierusalim. A intuit posibilitatea utilizării forțelor armate și a alarmat unitățile speciale de comando pentru acea noapte. Mordechai Gur a fost întrebat dacă s-ar putea declanșa o operație militară și a răspuns :

— O asemenea posibilitate există.

Înapoindu-se la biroul său din Tel Aviv, Gur a convocat la Statul-major echipa de planificare operațională, pentru a pregăti variantele de acțiune pe uscat.

Joi, șeful Statului-major a convocat cîțiva ofițeri pentru a le analiza planurile. La o evaluare atentă și disputată a argumentelor, s-a concluzionat că fiecare dintre ele avea cîte un punct slab, dedus din elemente care păcătuiau prin imaginație în dauna pragmatismului. De aceea șeful Statului-major le-a considerat ca neoperante.

— Asemenea planuri — a conchis el — nu oferă siguranță pentru viața ostaticilor și nu le pot recomanda.

Ofițerii au plecat de la întîlnire dezamăgiți, însă și-au revenit repede, descoperindu-și greșelile, și au trecut la elaborarea unor noi planuri. Ei au lucrat zi și noapte, la comandamentul Statului-major și la cartierul general al unității de parașutiști.

Forțele de șoc aeriene erau întotdeauna pregătite de luptă și instruite pe baza unor planuri în cadrul războiului total. Se prevedeau lansări de trupe desant, ziua și noaptea, din avioane și elicoptere, în scopul de a pătrunde și captura obiective bine păzite. Toate aceste acțiuni se bazau pe două elemente : rapiditate și surpriză. Teatrul operațional din Orientul Apropiat reclama instruirea permanentă a forțelor pe aceste coor-

donate. Comandamentul Statului-major avea o mare răspundere în angajarea forțelor speciale într-o asemenea acțiune. Era nevoie de un plan riguros, bazat pe o logică perfectă. Apărarea în caz de încercuire trebuia să fie o ipoteză demnă de luat în seamă.

Nu existau suficiente date în această etapă. Ce forțe antiaeriene existau la Entebbe? Unde erau plasate santinelele? Se cunoștea doar că paza aeroportului era asigurată de către două batalioane. Șeful Statului-major medita: „Problema căreia trebuie să i se acorde maximă atenție o constituie securitatea ostaticilor. Trebuie discutată și chestiunea riscului propriilor noștri soldați. În sfîrșit, avem nevoie de un răspuns cît mai exact în legătură cu poziția Ugandei și situația militară de la aeroportul Entebbe".

Miercuri, Shomron avea presimțirea că situația începe să se clarifice. Maratonul discuțiilor se accelera, șeful Statului-major era încurajat de opinia ministrului apărării de a se urma calea armată la Entebbe. Generalul Dan Shomron, împreună cu șeful secției operaționale, Yekutiel Adam, și cu comandantul forțelor aeriene, Benny Peled, au prezentat șefului Statului-major, Mordechai Gur, un nou plan.

— Credeți-mă! — a spus Shomron — din momentul în care vom ajunge la Entebbe, îi vom scoate ușor.

Pînă la urmă, Shomron a obținut ceea ce dorea: aprobarea planului de utilizare combinată, la Entebbe, a forțelor de sub comanda sa și a unităților speciale comandate de „Yonni" Netanyahu. Se impuneau trei garanții: demonstrarea în fața generalului Gur că avioanele pot ateriza în condiții de întuneric; luarea tuturor precauțiilor pentru transportarea în siguranță a ostaticilor de la Entebbe acasă; întreaga operație, bazată pe inteligență, se cerea a fi concepută ca un tot unitar.

— Fiecare amănunt trebuie privit analitic — a avertizat în cele din urmă generalul Gur.

## „Invizibilii"

În timpul repetițiilor finale, de vineri seara, s-a născut o idee. Apărarea ugandeză a aeroportului Entebbe era asigurată de un număr relativ mare de trupe și echipamente mili-



tare, la care trebuiau adăugate efective însumînd 21 000 soldați, staționați în Kampala, la 21 mile de Entebbe. Aeroportul era păzit printr-un inel exterior de trupe bine echipate, inclusiv cu tancuri.

Detalii semnificative privind apărarea aeroportului Entebbe au oferit în ultimele ore grupul de specialiști care au plecat miercuri, pe calea aerului, la Nairobi. Din cei 50 „oameni de afaceri" cîțiva s-au retras la casele particulare ale comercianților evrei, care promiteau pace și izolare. De aici ei realizau contacte discrete cu Lionel Byrn Davies, șeful poliției din Nairobi, și cu prezentabilul Bruce Mc Kenzie, ex-comandant în Serviciul special al aerului din Marea Britanie.

Bruce Mc Kenzie era o figură cunoscută pe scena politică kenyană din ultimii 30 de ani. Participant la insurecția Mau Mau, el devenise prieten apropiat al președintelui Jomo Kenyatta, îndeplinind mai mult timp funcția de ministru al agriculturii. El continua să îndeplinească rolul de consilier al președintelui Kenyatta, care-i acorda toată considerația lui Mc Kenzie pentru franchețea sa ostășească.

Întrebarea crucială care se punea era: va permite Kenya avioanelor israeliene să se alimenteze cu combustibil la Nairobi? Acesta era singurul aeroport aflat în mîini relativ prietenoase. Giganticele „Hercules", cu rezervoarele pline, puteau să ajungă fără probleme pînă în Uganda, dar combustibilul nu le-ar fi ajuns și pentru înapoierea în Israel, fără să se alimenteze din nou, undeva pe traseul operației. Varianta de alimentare în zbor nu a fost admisă, fiind apreciată ca riscantă în condițiile date: zborul trebuia să aibă loc noaptea, pentru realizarea surprizei; ruta de zbor trecea prin apropierea avioanelor inamice, ar fi fost simplu pentru dușmani să însceneze un accident în timpul complicatei proceduri de alimentare în aer.

Comandantul puternicelor unități kenyene G.S.U. (Serviciul General Unit), Geofrey Karithii, a fost în măsură să dea asigurări că președintele Kenyatta va închide ochii, chiar dacă G.S.U. ori poliția aeroportului Nairobi va descoperi forțele israeliene pe timpul escalei, cu condiția ca avioanele de transport să aibă acoperirea de chartere ale companiei „EL-AL".

Charles Njojo, procurorul general al Kenyei, a propus varianta legală potrivit căreia, atîta timp cît se respectau reglementările care guvernează aviația civilă internațională, autoritățile aeroportuare nu puteau refuza alimentarea avioanelor cu combustibil.

Piloţii avioanelor angajate în operaţie trebuiau să aprecieze pistele de decolare, locul de amplasare a rezervoarelor cu combustibil în situaţia că ar fi fost timp suficient pentru alimentare, starea de lucruri din turnurile de control şi dirijare, dintre care unul avea în responsabilitate dirijarea avioanelor de luptă ugandeze, parcate în zona vechiului aeroport.

Unele răspunsuri la aceste întrebări au venit, în urma discuţiilor libere, de la piloţii liniilor aeriene comerciale, altele, de la posturile de observaţie de pe Lacul Victoria. Tehnicienii şi oficialii Directoratului aviaţiei civile „East Africa" cunoşteau toate modificările survenite în programul de activitate a aeroportului Entebbe. Ei ofereau detalii colegilor de la compania „EL-AL", fără să descifreze semnificaţia întrebărilor puse.

O altă problemă importantă o constituia stabilirea oricărei modificări în comportamentul teroriştilor. O nouă persoană a fost observată în zonă. Putea fi comandantul teroriştilor. El circula într-o maşină condusă de soldaţi ugandezi spre şi de la aeroport. Femeia germană a fost identificată ca fiind Gabriele Kroecher Tiedemann, de 24 de ani, asociata lui Carlos, zis „Şacalul", în comandoul care a răpit miniştrii O.P.E.C., la Viena.

Privit în ansamblu, sistemul de apărare a aeroportului Entebbe părea vulnerabil la un atac. O informaţie alarmantă, conform căreia două avioane ugandeze ar putea bombarda din aer locul în care se aflau ostaticii în caz de atac, a fost în cele din urmă infirmată : cele două avioane erau destinate programului de instruire a unor viitori piloţi. Mai multă îngrijorare producea starea de spirit a teroriştilor şi controlul, influenţa ce se părea că o aveau asupra trupelor ugandeze.

Au fost consultaţi un număr mare de „invizibili", deseori fără să-şi dea seama. Denumiţi în acest mod, „invizibilii" erau observatori bine documentaţi asupra unor lucruri, exploataţi „în orb" de serviciul israelian de informaţii. Printre aceştia se număra şi editorul unei publicaţii din Kenya. El părăsise Israelul în dimineaţa zilei de sîmbătă 3 iulie, înapoindu-se la Nairobi după discuţii rodnice pentru israelieni. Înainte de plecare a telegrafiat reprezentantului „EL-AL" la Nairobi, indicîndu-i să dispună de mari sume de bani. Fără a întreba motivul, reprezentantul „EL-AL" s-a gîndit la distanţa dintre Nairobi şi Entebbe — 380 mile.

Pentru a stabili aceeaşi distanţă, un alt israelian a făcut un drum extraordinar. El a aterizat la Entebbe cu avionul său particular într-un moment critic. Mesaje codificate din Israel îi cereau să se întoarcă. Cel în cauză nu era altul decît Abie Nathan, supranumit „pilot al păcii". Eforturile sale solitare, pentru găsirea de alternative la conflictele în care era angajat Israelul, i-au adus o mare admiraţie, cu toate că zborurile le efectua în condiţii dramatice. Exista riscul ca inamicii Israelului să considere reuşitele zborurilor întreprinse ca slăbiciuni ale propriilor sisteme de apărare aeriană. El aterizase la Entebbe la puţin timp după ce preşedintele Amin decolase spre Mauriţius.

„Am avut un sentiment ciudat, atunci cînd am fost înconjurat de soldaţi ugandezi, avea să declare mai tîrziu autorul îndrăzneţului zbor. M-au interogat în clădirea nouă a aeroportului, departe de locul unde se aflau ostaticii. Apoi a venit şeful consilierilor preşedintelui Amin şi a fost de acord să vorbesc, prin intermediul său, cu unul dintre terorişti. Acesta se afla după un paravan. Am discutat prin intermediul oficialului ugandez, căruia, la plecarea în Mauriţius, preşedintele Amin îi lăsase răspunderea problemei. Teroriştii primeau indicaţii din partea acestuia, precum şi de la alţi ofiţeri superiori. În final mi-au spus că nu poate fi vorba de nici un fel de negocieri."

Abie Nathan s-a reîntors la Nairobi. Avocatul său, Arieh Marinsky, îl suna cu desperare din Tel Aviv :

— Nu mai zbura înapoi în Uganda — i-a spus acesta lui Nathan pe un ton categoric. Înţelegi ? Doctorii de aici sînt îngrijoraţi în privinţa ficatului tău.

— Ficatul meu ? — a întrebat Nathan. Nu e nimic în neregulă.

— Adu-ţi aminte că doctorii ţi-au spus că fructele tropicale sînt contraindicate pentru ficatul tău — a subliniat Marinsky cu emfază. Şi, apoi, altitudinea...

— Dar aici, la Nairobi, altitudinea este de două ori mai mare decît la Entebbe — a argumentat Nathan.

— Atunci, fă cum te taie capul — i-a spus avocatul. Dacă te îmbolnăveşti, să nu arunci vina pe mine.

Abie Nathan a înţeles, în sfîrşit, despre ce este vorba şi a petrecut ziua de sîmbătă relatînd detaliile observate la Entebbe. Cea mai importantă observaţie se transformase în certitudinea că teroriştii vor trece, în ziua următoare, cînd expira ultimatumul, la executarea ostaticilor, dacă nu le erau satisfăcute revendicările. Convingerea lui Nathan era motivată prin aceea că prestigiul şi autoritatea preşedintelui Amin intrau în joc dacă israelienii obţineau concesii.

Alte detalii au fost obținute la Paris, de la un medic american căruia i se provocase starea de hipnoză. Cîțiva specialiști israelieni ai serviciului de informații s-au deplasat în Franța, pentru cercetarea ostaticilor eliberați. Mulți din aceștia nu puteau să-și amintească în stare conștientă detalii de importanță vitală, cum ar fi, de exemplu, poziția ușilor în clădirea veche a aerogării, locul exact unde erau ținuți ostaticii sau dacă ferestrele clădirii se deschideau spre afară ori spre interior. Psihologi specializați în obținerea de date de la prizonieri și teroriști capturați se ocupau de acești oameni, cu consimțămîntul lor, ținînd seama de faptul că sufereau de amnezie, o stare firească, consecința a șocului prin care trecuseră.

Sub stare de hipnoză, medicul american a dezvăluit o mulțime de amănunte, pe care nu fusese în stare să le facă cunoscute în mod conștient, dorind astfel să-i ajute pe cei ce-l interogau. Aceștia se luptau cu minutele. Abia vineri au fost siguri că ostaticul eliberat văzuse și auzise suficiente lucruri pentru a putea reconstitui minuțios tabloul fizic, dar și atmosfera psihologică în rîndul ugandezilor și al teroriștilor de la Entebbe. Specialiștii israelieni au transmis la Tel Aviv mesaje cifrate, prin stația radio de la ambasada israeliană din Paris, cu următorul conținut : „Analiza aprecierilor despre președintele Amin trebuie modificată. El optează pentru prelungirea negocierilor din motive publicitare. Cu toate acestea, Amin este dornic să facă pe plac «camarazilor» săi. Aceștia înclină să treacă la execuții. În baza raționamentelor menționate mai sus, se pare că Amin va accepta începerea propagandei execuțiilor duminică, 4 iulie, în zori". Aprecierile făcute de specialiști nu urmăreau crearea unei atmosfere alarmante. Echipa știa că aceste date vor fi comparate cu multe altele, poate chiar contradictorii.

Mesajul a fost citit în cabinetul primului ministru, subliniindu-se că ducea la aceleași concluzii împărtășite de Abie Nathan și George Githii din Kenya, ultimul vorbind neoficial în numele președintelui Kenyatta.

Întărirea probabilității de a se trece la execuții a sporit presiunile asupra primului ministru Rabin.

Rudele pasagerilor zborului 139 întrebau : „Doriți mai întîi ca acești oameni să moară înainte de a face un schimb ?".

Primul ministru, care rămînea ferm pe poziție, în ciuda acuzațiilor că întîrzie în mod premeditat lucrurile, întrevedea trei forme de reacție la metodele teroriste de șantaj :



Prima — reacție împotriva teroriștilor care operează asupra teritoriului israelian. „Oricum, este mai bine să lupți decît să cedezi, deși cîteodată atacurile israeliene de comando (ca în cazul școlii israeliene ocupate de teroriști în care au fost uciși mai mulți elevi) [1] se soldează cu moartea unor oameni nevinovați. În asemenea situații, petrecute în interiorul frontierelor Israelului, trebuie să luptăm."

A doua — reacție împotriva luării de ostatici pe teritoriul altor țări prietene, ale căror guverne duc o politică ostilă teroriștilor. Așa a fost cazul în Africa de Sud, unde s-a acționat cu sprijinul autorităților de acolo. În acest fel nu a existat nici o dilemă morală.

A treia — reacție împotriva capturării și transportului ostaticilor în țări prietene teroriștilor. Este cazul zborului 139, în legătură cu care forțele israeliene aveau capacitate să întreprindă o luptă la scară mare, însă nu se putea justifica pierderea a sute de vieți nevinovate și nici chiar a uneia singure.

„Nu vreau nici o operație de salvare cu soldați care să nu se mai întoarcă acasă. Vreau dovada că primul avion care pleacă la Entebbe poate ateriza și reveni acasă în siguranță. O catastrofă ar reprezenta cea mai răsunătoare victorie pentru dușmani", avea să declare Rabin.

Apoi, vineri dimineața, Rabin a definitivat trecerea în revistă a ultimelor informații de la Entebbe și s-a hotărît :

— Am impresia că trebuie să acționăm. Ceea ce ne mai rămîne de făcut este să-l chemăm pe generalul Gur să asiste la repetiția operației „Fulgerul" și, dacă va fi satisfăcut, vom cere aprobarea definitivă a cabinetului.

## Noaptea repetiției operației „Fulgerul"

Numai o mînă de bărbați și de femei destinați să participe la operația „Fulgerul" știau că acum exersau ceea ce aveau să facă vineri. Repetiția a fost împărțită în două secțiuni.

[1] La 15 mai 1974 un comando format din 3 persoane a ocupat o școală din orașul israelian Maalot, luînd ostatici 90 de elevi. Întrucît negocierile cu privire la pretențiile comandoului au eșuat (se cerea eliberarea a 23 deținuți), forțele israeliene au trecut la intervenție. Acțiunea s-a soldat cu lichidarea comandoului, însă și-au pierdut viața 20 copii și un soldat israelian.

Fiecare echipă executa asalturi simultane de luptă, ziua, pe cît posibil independent unele de altele.

Medicii militari erau deja familiarizaţi cu acordarea asistenţei pe aeronave şi nu au fost chemaţi să participe la repetiţie. Mulţi dintre ei se aflau în carantină în acea după-amiază.

Unul dintre ei a revenit la spital pentru a rezolva o urgenţă şi a fost văzut de unul din colegi aranjînd o cingătoare care semăna cu o cartuşieră, destinată medicamentelor de bază şi unor instrumente chirurgicale. Acest fapt, ca şi absenţa subită a altor medici, a devenit în curînd cunoscut, iar spitalul a fost unul din puţinele locuri în care cei din afară au ghicit că se pregătea o misiune de salvare.

În rest, păstrarea secretului a fost desăvîrşită. Unii piloţi, cărora li s-a spus că se află în carantină, au protestat : „Doresc să-mi petrec ultima noapte în patul meu", se lamenta fiecare.

Deoarece fusese stabilit că va participa la operaţie de trei ori mai mult personal aeronautic decît cel obişnuit, iar membrii acestuia era puţin probabil că vor divulga secretul, întrucît ei înşişi ar fi fost victime ale scurgerii de informaţii, carantina a fost ridicată.

Generalul Gur a trebuit să fie convins că aparatul „Hercules C-130", cunoscut în forţele aeriene israeliene ca „Hippo", poate zbura cu încărcătura maximă în necunoscut şi se poate întoarce fără risc după transportul unor trupe de comando echipate cu transportoare de infanterie, jepuri cu mitraliere şi rachete uşoare, pe o distanţă de 5000 de mile, fără sprijin de aterizare pe traseu.

El se îndoia că un grup de aeronave va putea să pătrundă în mod adecvat pînă la ţintă, fără a fi detectate. A întrebat dacă o aeronavă mare, de luptă, poate să se strecoare pe culoare păzite la o înălţime de 3800 picioare deasupra nivelului mării, fără a alerta pe duşmani.

— Să presupunem — vroia el să ştie — că unul dintre aparate suferă o defecţiune la sistemul de aterizare, i se avariază un motor sau este lovit de o grenadă rătăcită. De asemenea, se mai poate întîmpla ca un vultur să blocheze unul din motoare. Grupul de aparate „Hercules", pentru misiunea preconizată, a fost stabilit la minimum patru. Dacă unul din ele se defectează sau întîrzie la Entebbe, cum vor pleca de acolo echipajul şi trupele de comando destinate acestui aparat ?

— Nu-i nici o problemă — l-a asigurat şeful forţelor aeriene israeliene, Benny Peled. Eu voi fi acolo. Vom avea rezerve la îndemînă, iar dumneavoastră nu ştiţi de ce sînt în stare aparatele noastre „Hippo", cînd pleacă la atac. Veniţi !

Gur a trecut prin una din cele mai palpitante experienţe din viaţa sa. Timp de aproape trei ore s-a aflat la bordul aparatului imens, în timp ce cele patru motoare erau supuse testelor pe care le poate îndeplini o aeronavă cu reacţie, de luptă. Destinat unor operaţii complicate la mare distanţă, aparatul a făcut încercări de a transporta 92 de oameni echipaţi complet. În unul din teste aparatul a aterizat pe teren bătătorit pentru a descărca obuziere, transportoare şi trupe, apoi a încărcat 74 de lăzi cu brancarde în timp de 33 minute.

Benny Peled ştia din experienţă că aceste lucruri sînt posibile. Generalul Gur le cunoştea din rapoarte. Acum a simţit personal imensa putere şi flexibilitate a acestei maşini imense.

În acea noapte, şeful Statului-major a zburat în şi dinspre deşert, printre munţi, în ceea ce trebuia să constituie condiţii de întuneric total. La decolări, cu cele patru turbopropulsoare în plin şi cu pilotul atent la frîne, imensa încărcătură se înălţa ca un elicopter. Aterizarea în deşert, pe timp lipsit de vizibilitate, semăna însă cu căderea din cer.

Acestea erau teste extrem de dificile. De cîteva ori Gur s-a trezit, ţinîndu-şi bretelele, poticnindu-se la accelerările sau reducerile bruşte de viteză. O dată a izbucnit :

— Unde dracu mergem ?

Peled l-a atins camaradereşte pe umăr :

— La Entebbe, sperăm ?

Aparatele „Hercules" au fost supuse acestor teste, deoarece la Entebbe era nevoie de o aterizare rapidă, aproape silenţioasă, de folosirea la minimum a pistelor şi de o decolare cît mai verticală posibil.

Piloţii erau pregătiţi să aterizeze pe teren bătătorit în cazul în care pistele ar fi fost blocate de către ugandezii alertaţi şi puteau decola cu ostaticii la bord aproape vertical, din locul ce ar putea deveni cîmp de bătălie. Aparatele „Hercules" erau ideale pentru asemenea operaţii. Cu toate manevrele uimitoare ce le executau, pe bordul de comandă apăreau şi semnale de avertizare.

Aparatul era construit pentru zbor la viteză redusă şi antrenarea lui într-o decolare rapidă ar fi putut duce la blocarea elicelor flexibile, la înălţime.

În decolarea de care era nevoie la Entebbe, accelerarea putea să-ţi taie răsuflarea. Pilotul, într-o asemenea operaţie, ţine mîna stîngă pe manşă, iar cea dreaptă pe acceleraţie. El

menține cele două motoare exterioare la putere medie și pe cele interioare la putere maximă, în timp ce copilotul asigură echilibrul aparatului folosind eleroni. Motivul îl constituie faptul că puterea imensă generată de cele patru turbopropulsoare devine periculoasă dacă unul din motoare se defectează pe timpul perioadei critice de trecere la o viteză de 90 mile/oră. Sub această viteză nu există suficient control al direcției, pentru a contracara dezechilibrul puternic produs în partea unde s-a defectat motorul.

Zborul folosind eleroni este o tehnică neobișnuită, reclamată de faptul că pneurile late, cu presiune mică, și mecanismul de aterizare nu sînt suficiente pentru a preveni, în cel mai rău caz, ca o singură roată să atingă pămîntul pînă se echilibrează aparatul.

I s-au arătat generalului Gur atît calitățile cît și limitele aparatelor „Hercules", iar demonstrația a fost făcută în timpul nopții. Un neobișnuit în cabina de pilotaj înconjurat de geamuri ca niște hublouri, care dau strălucirea unei sere pe timp însorit, are senzația că este aruncat în gol. Este adevărat că echipajul, format din patru oameni, dispune de aparatură electronică, care realizează imaginea condițiilor existente în afara navei. Chiar avertizat asupra acestui lucru, generalul Gur trebuie să fi avut senzația dezastrului în momentul în care aparatul „Hercules" se angaja, pentru a ateriza pe un loc strîmt, într-o ciocnire dirijată. În astfel de situații viteza se încetinește pînă cînd uriașa mașină pare că este sensibilă la cea mai mică adiere a vîntului, iar manevrele devin nesemnificative din cauza vitezei reduse. După ce motoarele se opresc, aparatul lovește cu zgomot pămîntul, iar elicele mari se curbează în jos ca și cum aproape s-ar frînge. De cîteva ori lui Gur i s-a arătat modul de aterizare pe un spațiu mic și a avut impresia că a coborît cu liftul.

Distanța folosită în timpul aterizării n-a fost niciodată mai mare de 700 picioare, ceea ce permitea așezarea aparatului „Hercules" la marginea exterioară a aeroportului Entebbe, cu speranța de a fi în afara razei de sesizare auditivă a teroriștilor.

În cursul nopții, generalul Gur a vorbit cu soldații care intraseră în aparatele „Hercules". Toți erau încrezători că dacă vor fi debarcați la Entebbe vor putea să-și încheie misiunea în aproximativ o oră.

— Să o faceți în 55 de minute — a spus Gur.



Echipele au repetat misiunile lor individuale din nou, de data aceasta simulînd modul cum va decurge atacul împotriva gărzilor ugandeze, a stației de radio, a turnului de control și, cel mai important dintre toate, împotriva aerogării de pasageri. În timpul repetiției, s-a hotărît ca ostaticii să poată fi eliberați în 75 de secunde de la ciocnirea trupelor de comando cu teroriștii.

Cu toate acestea, Gur nu era satisfăcut. El a studiat macheta aeroportului Entebbe în contextul ultimelor informații obținute, pentru a arăta luptătorilor unde ar putea fi plasate punctele păzite și gărzile ugandeze. A fost exersată din nou eliberarea pasagerilor de către o echipă de trăgători de elită și comando, a cărei unică sarcină era să-i elibereze pe ostatici, să-i conducă la aparatele „Hercules", să-i îmbarce și să asigure plecarea acestora din Entebbe cu viteza rachetei, dacă era nevoie.

„Ceea ce m-a impresionat, avea să mărturisească Gur mai tîrziu, a fost faptul că nimeni nu considera că există în plan ceva imposibil de realizat. Ei desfășurau operațiunile de luptă ca și cînd într-un moment sau altul o secvență a raidului de la Entebbe ar fi avut loc. Luptau și se antrenau ca și cînd întreaga acțiune era o problemă de rutină. Nu subestimau dificultățile și pericolele. Le abordau cu precizia și încrederea unei echipe de chirurgie la masa de operație. Chirurgul știe dinainte totul, dar el este pregătit și pentru neprevăzut în momentul în care începe operația. El totdeauna are un set de alternative în minte. Același lucru se petrecea și cu acești oameni."

Exista o pată luminoasă în întunericul înconjurător al izolării. Britanicii, confruntați cu teroriștii care lasă urme de sînge și bombe de la Londra pînă în nordul Irlandei, ofereau cea mai mare cooperare, în ciuda faptului că cetățeni englezi mai trăiesc încă în Uganda. Ei aveau un acord militar secret cu Kenya, care permitea forțelor aeriene britanice și grupurilor de comando aeropurtate să folosească aeroportul din Nairobi, precum și alte aerodromuri din Kenya.

Ei au avut o contribuție binevenită, desigur necesară, în condițiile pregătirii raidului. Odată cu exersarea operației „Fulgerul" s-a făcut și o estimare asupra pierderilor probabile. Cel mai mare număr de membri ai comandourilor și ostaticilor în pericol de a fi uciși se sconta să fie de 30 pînă la 35. Era aceasta de acceptat?

Un ultim raport din surse britanice, din Africa de est, avertiza că, din motive determinate de reîntoarcerea lui Idi

Amin de la conferința africană la nivel înalt și creșterea neliniștii în rîndul conducătorilor grupului terorist de la Kampala, a crescut considerabil riscul începerii executării ostaticilor duminică dimineața. Dacă operația „Fulgerul" trebuia lansată, timpul rămas la dispoziție se reducea în mod simțitor. Acum trebuia soluționată ecuația : „Admiterea riscului pierderii a 35 de israelieni, prin trecerea la acțiune, sau a posibilității uciderii a 105 persoane, prin nefolosirea acestei șanse".

Femeile și bărbații implicați în operația „Fulgerul" au primit indicații să se deplaseze la bazele lor îmbrăcați în civil, să călătorească cu autobuzul sau cu mijloace de transport personale, fără a folosi vehicule militare sau guvernamentale.

„Păstrarea secretului, iuțeală și surpriză" au fost cuvintele cheie folosite cu o noapte în urmă.

Simbătă a fost o zi normală, călduroasă, plajele erau arhipline, drumurile cu trafic intens. Cei cîțiva aleși, din trupele de comando din brigada „Golan", parașutiștii din brigada a 35-a aeropurtată, luptătorii din forța de contragherilă și tinerele fete din aviație care aveau să transporte răniți, un șir pestriț de oameni, se strecurau neobservați din kibuțuri, de la Tel Aviv și din Ierusalim către punctele secrete de adunare.

La o bază aeriană din deșert, inginerii companiei de construcții „Bolel Boneh" stăteau izolați. Ei construiseră pentru repetiție o machetă a aeroportului de la Entebbe, folosind schițele după care ridicaseră secțiile noi ale aeroportului, pe timpul relațiilor bune dintre Israel și Uganda. Macheta a fost modificată potrivit informațiilor primite de la Paris, mărturisirilor făcute de ostaticii eliberați și fotografiilor luate de avioanele de recunoaștere israeliene sau transmise de sateliți ai S.U.A.

Inginerii au fost reținuți, prin ospitalitatea îndatoritoare a comandantului bazei și apoi prin sugestii politicoase că trebuie să rămînă la bază, pentru a se odihni în urma efortului făcut.

Această bază, cu greutate vizibilă în sistemul de apărare israelian, este situată într-o mare depresiune, înconjurată de pomi înalți, străjuită de elicoptere mari, uzate, dezmembrate, pentru a folosi la instruirea trupelor de comando. În spatele acestora se află turnuri pentru sărituri și alte amenajări necesare antrenamentului.

Între rînduri de eucalipți stufoși se află elicoptere vechi, din războaiele anterioare, păstrate ca relicve.

Avionul care conta acum era „Hippo". Faptul că aparatul „Hercules C-130" a fost denumit, cu afecțiune, de către piloții



F.A.I., „hipopotam", putea avea o semnificație în acest caz. Cel mai puternic animal pe care îl poți vedea pe malurile lacului Victoria este masivul hipopotam, deplasîndu-se pînă în apropiere de Entebbe.

Operația „Fulgerul" însă era plină de asemenea coincidențe și surprize. Să luăm numai chestiunea „Mercedes"-ului aparținînd președintelui Amin.

Sîmbătă, 3 iulie, „Mercedes"-ul negru al lui Idi Amin, sau unul exact ca acesta, stătea în fața ușii închise a unui mare hangar de la baza israeliană.

Tot Israelul fusese scotocit în timpul ultimelor zile de după deturnarea zborului 139 de către specialiști în operații de dezinformare. Ei au găsit un „Mercedes" potrivit descrierii furnizate de echipele Mossad-ului, însă era de culoare albă. De aceea, cei care au împrumutat „Mercedes"-ul au trebuit să-l vopsească.

Un parașutist bine dezvoltat a fost machiat să semene cu președintele Amin, de către Reuma, o fată din rezerva forțelor aeriene, care în mod normal lucra pentru o companie de televiziune din Tel Aviv. Acum ea lucra după fotografiile lui „Big Daddy", în spatele hangarului care adăpostea „Mercedes"-ul. Dacă președintele fals și „Mercedes"-ul aveau să intre în scenariu, rămînea să decidă destinul. Ceea ce a început ca o glumă și-a găsit apoi locul în planul întocmit.

La o altă bază, un artist în machiaj se ocupa de oamenii comandați de locotenent-colonelul Yonnatan Netanyahu, „Yonni", care trebuia să conducă atacul. Aceștia erau experți în trageri de precizie, instruiți și antrenați pentru capturarea teroriștilor. „Yonni" era conducătorul acestei echipe.

„Yonni" a discutat cu unitatea sa misiunea din Uganda. Jumătate de duzină dintre luptători au fost machiați în mod meticulos să semene cu soldați ugandezi. Ei erau tineri de 20 de ani sau în jur de această vîrstă, care nu se gîndiseră niciodată că vor lupta în Africa, avea să mărturisească cineva mai tîrziu. „Noi eram familiarizați cu raidurile de noapte, cu lupta în condiții dificile. Dar aceasta era ceva cu totul deosebit. Eram instruiți să fim debarcați oriunde în Orientul Mijlociu, să atacăm o sondă petrolieră sau să ocupăm un aerodrom. Nimeni dintre noi nu se gîndise însă la Africa".

Un altul din echipa lui „Yonni" a explicat : „Încordarea nervoasă era maximă. Cu toate acestea, acei dintre noi care n-au putut lua parte la operație trăiau un sentiment de frustrare. Tensiunea nervoasă demobilizează. Dacă nu se ia în

seamă acest element se greşeşte. Separarea făcută în ultimul minut între cei îmbarcaţi pentru operaţia „Fulgerul" şi cei ce trebuiau să rămînă a fost anticipată. Ea reflectă însă modificările aduse operaţiei, care au continuat pînă în ultimul moment şi au fost determinate de noile informaţii obţinute".

Se transmiteau informaţii din spaţiul aerian al Ugandei, unde avioane israeliene apăreau unul după altul, urmărind mişcările aviaţiei ugandeze şi ale preşedintelui Amin. Acesta avea să se înapoieze la Entebbe de la Mauritius. Ultimele schimbări urmau să fie făcute în momentul reîntoarcerii sale. Alte informaţii continuau să sosească din străinătate. La Paris, consilierul special în probleme de terorism, generalul-maior Rehavam Zeevi, fusese ocupat din momentul sosirii sale de marţi, cu negocieri şi cu rapoarte. El îl sunase pe primul ministru Rabin, la ora 14,30, cu o oră înainte de începerea acţiunii, pentru a raporta un nou impediment în negocieri.

— Ceva nu-i în ordine — spuse el, referindu-se la modul dificil în care ţinea legătura cu şefii teroriştilor de la Entebbe.

— Continuă să încerci — îi replică Rabin.

Zeevi se întoarse la misiunea sa neplăcută, crezînd că se ajunsese la un compromis cu teroriştii. Fără să-şi dea seama, el arătase expediţiei că teroriştii nu erau pentru o altă alternativă la cererile lor.

La Nairobi, directorul companiei „EL-AL" a fost anunţat să pregătească realimentarea „unor zboruri charter neplanificate — probabil două sau trei avioane". Acum ştia de ce i se ceruse să scoată bani din fondul de urgenţă. Se va plăti cu bani gheaţă fiecare baril de petrol. Unde vor merge avioanele, asta nu mai fusese lăsat să înţeleagă.

Realimentarea avioanelor era încă un mare semn de întrebare.

Primul ministru Rabin se concentrase asupra acestui punct slab chiar de la început. Transportoarele „Hercules" şi „Boeing 707" urmau să opereze la distanţă maximă. „Boeing"-urile puteau să se realimenteze la Nairobi fără să stîrnească comentarii. În schimb, avioanele „Hercules", concepute pentru acţiuni militare, nu puteau ateriza în drum spre Entebbe şi nici nu puteau fi realimentate în aer fără a fi detectate de radarul duşman. Un „Hercules" fusese încărcat cu rezervoare de combustibil, care urma să fie pompat în celelalte trei la Entebbe. Asta însemna să se transporte şi pompe speciale, dar apărea un mare risc pentru pilot şi echipaj. În dimineaţa zilei de sîmbătă, luptînd încă cu implicaţiile politice şi diplomatice ale acţiunii şi



nepregătit încă să dea aprobarea finală, primul ministru îi chestionă din nou pe generalul Gur, pe comandantul F.A.I., Benny Peled, şi pe consilierii lor în probleme de informaţii: „Există vreo posibilitate de a transporta combustibil de rezervă la o asemenea distanţă ?"

Pînă la acea oră noutăţile de la Nairobi erau destul de încurajatoare pentru a-i determina pe consilierii lui Rabin să sugereze ca acţiunea să aibă la bază realimentarea în Kenya. Ca rezervă, era pregătit un al cincilea „Hercules", cu combustibil la bord, care trebuia să zboare înainte şi să aştepte la o bază militară din Kenya, lîngă Mombasa. Totuşi, acest rezervor în aşteptare urma să fie folosit numai în caz de extremă urgenţă. Dacă avioanele misiunii de salvare erau forţate să aterizeze la o bază militară africană, nu se excludeau luptele, iar Kenya ar fi fost acuzată de a fi sprijinit o agresiune militară asupra Ugandei.

Pe de altă parte, Nairobi era o bază comercială şi, cum avioanele israeliene urmau să fie înregistrate ca civile, ar fi fost dificil pentru oricine să ridice obiecţii serioase.

Se stabiliseră şi limitele timpului de acţiune, dictate de iminenta apariţie a unor confruntări şi de existenţa unui trafic aerian comercial foarte aglomerat din Orientul Mijlociu, prin Nairobi, spre Africa de sud. Se ştia, de exemplu, că aeroportul Entebbe nu va primi trafic aerian comercial de la amiaza zilei de sîmbătă pînă duminică la ora 2,30 a.m., cînd un avion „DC 10", al companiei „British Airways", urma să facă escală pentru alimentare, venind de la Londra spre Mauritius. Aceasta coincidea cu ultima limită de plecare a avioanelor israeliene. Ele trebuiau să intre în scenă înainte ca avionul britanic să se înscrie pe traiectul fixat.

Nu exista nici o problemă asupra tipului de avion ce urma să fie folosit în misiune. Tipul „Hercules", în configuraţia „C-130 H", era în dotarea F.A.I. încă din 1971. Suferise modificări considerabile încă de la primirea primelor 16 aparate. Pentru o misiune de acest gen, cu mare rază de acţiune, un aparat urma să joace rol de călăuză, dotat cu aparatură electronică specială pentru a fi ochi şi urechi de la distanţă. Avioanele, deşi greoaie şi lipsite de graţie, aveau aceleaşi calităţi ca şi cele de vînătoare.

Piloţii lor erau antrenaţi să execute figuri dificile, să zboare cu două motoare şi să aterizeze într-unul. Piloţii de pe „Hercules" sînt lipsiţi însă de aureola celor de pe avioanele de luptă ale F.A.I.

5

Unul dintre ei, al cărui nume conspirativ era „Ariel“, a declarat mai tîrziu :

„Cu puțin mai devreme eram pe un iaht.

În atmosfera liniștită a acelei seri de vară nu-mi imaginam că peste cîteva ore am să fiu chemat să transport combustibil în Kenya. Asta însemna să pilotezi o bombă gata să explodeze la cea mai mică neatenție.

Pe iaht se dădea o masă festivă, stropită cu vin din belșug. Cîteva din frumusețile Tel Aviv-ului decorau puntea. Ele nu se prea arătau interesate de soarta ostaticilor, mulțumindu-se să ofteze și apoi schimbau repede subiectul.

Bărbații discutau însă despre deturnarea avionului. Cei mai mulți criticau guvernul pentru că nu lua nici o măsură. Deodată, toți s-au întors spre mine și m-au întrebat :

— Voi, cei de la forțele aeriene, nu puteți face nimic ? Nu puteți bombarda aeroportul Entebbe ?

Mă simțeam dezavantajat în această situație, așa că am răspuns :

— Ce vreți de la mine ? Sînt un simplu pilot de transport. Dacă mi se va spune să zbor la Entebbe, am să zbor.

Încă din perioada avioanelor „Dakota“ și „Stratocruiser“, noi, piloții de transport, am fost fiii vitregi ai forțelor aeriene.

Nu ne bucuram de gloria piloților de luptă, care atacă baze de rachete. Noi sîntem tratați ca șoferii de camioane.

În escadrila noastră atmosfera este oarecum civilă. Piloții sînt veterani cu multe ore de zbor pe alte tipuri de avioane. Muncă de rutină și fără surprize. Membrii echipajului vin la bord îmbrăcați în haine civile, cărînd cu ei multe bagaje. În marele „Hercules“, comandantul stă împreună cu secundul. În spatele scaunelor noastre stau inginerul de bord și navigatorul.

Sistemul de navigație al acestui avion, spre deosebire de acela al celorlalte avioane de transport aparținînd forțelor aeriene, are o construcție foarte sofisticată. Cu el se poate zbura fără vizibilitate, pe orice timp, de la Polul Nord la Ecuator. Mai avem de zburat la Polul Nord !

Pe imensul panou cu instrumente de bord, care acoperă partea din față și laturile cabinei pînă la tavan, se găsesc o mulțime de aparate de navigație dintre cele mai complexe, inclusiv un radar de mare precizie. Aceste aparate constituie o revoluție în sistemul de navigație și al instrumentelor folosite în transportul militar aerian.

Uriașul „Hippo“ are patru turbopropulsoare. În momentul funcționării maxime sunetul lor este înăbușit, un avantaj important în cazul raidului de la Entebbe. Aparatul decolează foarte rapid și pe distanță mică. Ceea ce facem noi, piloții de pe „Hercules“, este o muncă de pionierat. Numărul mare al membrilor echipajului creează o atmosferă de prietenie și veselie. Este ceva să reușești să conduci un avion cu patru motoare, să manevrezi un gigant !“



Transportoarele „Hercules“ stăteau aliniate la capătul cel mai îndepărtat al unei piste foarte lungi. Camioane și mașini speciale, acoperite cu prelate, erau pregătite pe rampele de încărcare. Din cînd în cînd, pe o pistă alăturată, ateriza sau decola cîte un avion de vînătoare — un „Phantom“ sau poate un „Skyhawk“. Cea mai mare parte a personalului bazei se retrăsese la odihnă.

Tineri soldați, sărind din elicoptere, descărcau echipament și îl depozitau în pîntecul unui avion : lăzi cu grenade, proiectile, radio-telefoane și alt echipament de luptă. Au fost observați numai de cîțiva oameni din personalul bazei.

Două jepuri, pe care fuseseră instalate arme de foc, calibrul 106, fără recul, au fost, la rîndul lor, înghițite de pîntecele uriașului „Hercules“. Mitraliere grele au completat arsenalul. O mașină blindată a intrat în alt avion.

Totul s-a petrecut rapid. Nu s-a auzit nici o voce. Fețele nu aveau nici o expresie. În aer se simțea parcă acea atmosferă dinaintea unei bătălii.

Ofițerii de securitate ai aeroportului s-au asigurat că nici un străin nu se află prin apropiere. Echipa de ofițeri superiori era foarte mică : cuprindea pe Dan Shomron, generalul de brigadă, comandantul misiunii, și pe ofițerul său pentru operații, locotenent-colonel Netanyahu.

Dacă operația fusese ținută în mare secret la nivel politic, asta nici nu se compara cu tăcerea ce domnea în rîndurile armatei terestre și ale aviației.

Ofițerii de securitate au avut grijă să ardă fiecare bucățică de hîrtie ce avea legătură cu misiunea.

Ultimele ordine au fost date la baza de comandă, unde toate privirile erau ațintite asupra unei uriașe schițe a aeroportului de la Entebbe.

„Yonni“ analiza cu fiecare din oamenii săi detaliile din sectoarele lor de activitate, acordînd o atenție deosebită vechii clădiri de la capătul aeroportului Entebbe, unde erau ținuți ostaticii. El explica că problema cea mai importantă era să ajungă la ostatici foarte repede și să-i lichideze pe teroriști.

— Este o chestiune de secunde între succes sau masacru — spunea el.

Un tînăr ofițer a făcut remarca :

— Asta îmi amintește de salvarea avionului „Sabena", la Lod. Și atunci scoaterea teroriștilor dintre pasageri a fost o problemă. Mulți pasageri au fost salvați numai pentru că întreaga acțiune a durat cîteva secunde.

— De aceea ai date despre teroriști. Ai avut timp să memorezi. Insistă totuși, în timpul zborului, asupra detaliilor. Nu trebuie lăsată acelor ticăloși posibilitatea să tragă nici măcar un foc. O singură grenadă poate însemna dezastru.

Atmosfera era relaxată. Soldații lui „Yonni", dintre care cîțiva arătau ca niște copii, vorbeau despre Entebbe ca și cum ar fi fost Petach Tikvah, de lîngă Tel Aviv. Discuțiile purtate transformaseră Entebbe într-un loc familiar. Se părea că toată lumea uitase că era vorba de o călătorie în inima Africii. Singura Africă pe care o cunoșteau din timpul războiului de Yom Kippur era linia ce traversa Canalul de Suez.

— Ei bine, dădu din umeri un parașutist, distanța îi privește pe piloți.

Vorbiră despre ostatici. Va avea loc un schimb de focuri ucigător. Cum să-i determini pe ostatici să se culce la podea ? Cu gigafonul ? sau pur și simplu să dai buzna și să tragi ?

„Yonni" îi alesese pe cei mai buni țintași. Primele focuri asupra teroriștilor trebuiau să fie decisive. Dar prizonierii ?

— Ar fi frumos să-l capturăm pe șef, pe Jaber — spuse „Yonni". Sînt niște ucigași. Dacă scăpăm ocazia, cu alta nu ne mai întîlnim.

Stabilise cum să-i îmbarce pe pasageri în avioane. Se ridicase însă întrebarea : Ce-i de făcut cu bătrînii, cu răniții ? Urmează să fie transportați ? De cîte brancarde va fi nevoie ?

În ședințele Statului-major, la care participau comandantul forțelor aeriene, generalul Benny Peled, și șeful biroului pentru operații, generalul Yekutiel Adam, se stabilise matematic : planificarea exactă a zborului pînă la Entebbe și înapoi ; un orar minuțios al timpului de ședere la Entebbe ; fixarea alternativelor în caz de complicații sau obstacole neprevăzute ce se puteau ivi acolo, în Africa, departe de casă. Comandantul misiunii, Dan Shomron, care lucrase aproape neîntrerupt în fiecare zi a săptămînii, orienta diferitele echipe din unitatea lui „Yonni" : să aibă grijă de ostatici ; „Forța 629" să-i neutralizeze pe ugandezi ; un detașament din Serviciul special aerian



să distrugă reactoarele lui Idi Amin ; luptători care să protejeze avioanele ; experți în comunicații, medici și o echipă de tehnicieni ai Serviciului de informații care aveau de îndeplinit sarcini specifice. Un singur lucru era foarte clar : dacă se întîmpla ceva cu avioanele, forța angajată în acțiune putea să ajungă la Entebbe într-o situație mult mai dificilă decît cea a ostaticilor. Pentru acest motiv era ținută în rezervă o unitate specială aeriană de intervenție.

Peres numise acțiunea „operația care se desfășoară la cea mai mare distanță, în cel mai scurt timp și cea mai îndrăzneață în concepție". Șeful Statului-major, Mordechai Gur, a calificat-o drept „un risc calculat" în confruntarea cu terorismul. La care Peres a completat : „Un risc relativ ; sîntem confruntați cu pericole relative și nu avem soluții ideale".

În sfîrșit, era stabilit și la ce să se recurgă spre a-i determina pe ugandezi să devină neutri, să nu le facă rău, în cazul în care aceștia n-ar fi deschis primii focul.

În ultimele ore, cînd se obținuse, atît din partea armatei, cît și de la antiterorism, avizul, iar decizia finală depindea de rezultatul sesiunii cabinetului, 280 de parașutiști erau în așteptare, lîngă șirul de mașini blindate și jepuri încărcate cu armament. Comandantul unității speciale, generalul-maior Shomron, li se adresă :

— Ceea ce vi se cere să faceți este foarte important pentru Israel. Știu că o să vă faceți datoria. Succes. Vă mulțumesc.

Piloții își priveau cu oarecare curiozitate pasagerii. De îndată ce se urcaseră în avion unii se dezbrăcaseră pînă la brîu. Alții purtau salopete mototolite. Erau conduși de civili îmbrăcați nu prea curat, pregătiți parcă să-și sape grădina.

„În viața mea n-am văzut așa o adunătură, spuse mai tîrziu un pilot. Cei mai mulți dintre ei aveau figuri suspecte. După ce ne-am ridicat în aer, s-au vîrît sub mașinile blindate sau în spațiile libere dintre conteinere și jepuri și s-au culcat".

Acest pilot avea multe ore de zbor la activul său și este de presupus că era pregătit pentru orice surpriză. Știa că unii dintre civili erau medici. Presupunea că ceilalți erau experți pentru misiunile secrete secundare.

„Cînd m-am uitat la fețele lor am fost sigur că așa stăteau lucrurile. Oricine i-ar fi văzut îndreptîndu-se spre bază nu i-ar fi lăsat să treacă pentru că arătau neregulamentar. Desigur că așa și doreau să arate", concluzionă pilotul.

Aerul condiționat din interiorul avionului „Hercules" nu reușea să înlăture căldura. Soldații stăteau ca sardelele în jurul echipamentului. Unii se cățăraseră pe jeepuri, alții se înghesuiseră lîngă blindate. Echipajul urca scărița ce ducea la cabina de control. Se uitau cu milă la cei cîțiva soldați îmbrăcați în uniformă ugandeză, înghesuiți în „Mercedes"-ul negru, pe ale căror fețe înnegrite curgea transpirația.

Guvernul se întrunise în ședință la ora 2 p.m. Yitzhak Rabin, arătîndu-se îngrijorat, a explicat că, dacă acțiunea nu va reuși și vor avea loc demonstrații, în calitate de prim-ministru își va asuma întreaga responsabilitate. Pe un ton grav a anunțat că a aprobat planul și că nu dorește să limiteze timpul discuțiilor miniștrilor ce vor lua cuvîntul.

Fiecare ministru luînd cuvîntul cu această ocazie, discuția a continuat, întîrziind astfel luarea deciziei. Întîrzierea a fost cu folos, reducîndu-se la mininum timpul în care „Fulgerul" ar fi putut fi trădată prin vreo aluzie din partea celor care au aprobat-o, dacă ședința s-ar fi terminat înainte de începerea acțiunii.

## „Fulgerul". Porniți !

De fapt, „Fulgerul" a început cu 15 minute înainte ca guvernul să ia o hotărîre finală. Cel mai mare raid de comando aeropurtat ce urma să acționeze la mare distanță era pe drum. Comandanții aveau însă ordin să se întoarcă în caz că cei de la antiterorism nu ar fi reușit să-i convingă pe miniștri că acțiunea trebuia efectuată. Cuvîntul „Zanek" (Decolați) a fost transmis la ora 3,30 p.m. tuturor piloților.

— Vom rămîne fără combustibil dacă birocrații ăia continuă să mai discute — se plînse un pilot ce se îndrepta spre Marea Roșie, în timp ce un machior, luat în acea după-amiază de la un teatru din Tel Aviv, îi transforma pe soldați în „negri".

— Ei discută, noi transpirăm, iar „Big Daddy" se înfruntă cu primul ostatic — murmură un parașutist uriaș care părea stînjenit în uniforma scrobită de mecanic al companiei aeriene „East African Airways".



— Se estimează că vor fi 30 de morți și 50 de răniți — spuse unul dintre cei 23 de doctori și 10 specialiști medicali ce se aflau într-un „Boeing 707", transformat acum în spital aerian. Pînă acum trebuie să fi apreciat posibilitățile. Nu înțeleg de ce nu ne spun „Porniți".

Nervozitatea, firească pentru oamenii din această veritabilă armată aeriană, se va face simțită mai tîrziu. Luptătorii, antrenați și pregătiți psihologic să acționeze, își pierduseră răbdarea în fața procedeelor încete ale deciziei politice.

Uriașele avioane „Hercules" și avioanele de vînătoare ce le escortau se îndreptau spre țintă fără nici un ordin sigur de atac, în timp ce „bătrînii" își „murmurau în barbă".

În ultimele discuții de sîmbătă, șeful Statului-major spuse :

— Vă prezint un plan al acțiunii. Apoi, citîndu-l pe comandantul acțiunii Dan Shomron, continuase : „Din punctul meu de vedere, dacă reușim ca primul avion să aterizeze cu bine, acțiunea va reuși".

Atmosfera era încordată. Mulți dintre cei care se arătau plini de încredere nu se simțeau totuși prea siguri. Acele de ceasornic nu stăteau pe loc. Zborul pînă la Entebbe dura șapte ore. Dacă planul se aproba, atunci știrea putea parveni în cîteva minute.

Teoretic, era posibil să rechemi avioanele în orice minut înainte de a ateriza la Entebbe. Acest lucru fusese luat în considerare în caz că ceva neprevăzut ar fi periclitat acțiunea. Idi Amin își programase să-și scurteze șederea la conferința africană din Mauritius și să se reîntoarcă în aceeași noapte la Entebbe. Coincidența ar fi putut face ca trupele de comando și Idi Amin să aterizeze în același timp și să se găsească față în față pe aeroport.

Serviciul de informații scosese în evidență că numai 10 teroriști îi păzeau pe ostatici și cam 80—100 de soldați ugandezi erau postați în apropiere. Exista o teamă considerabilă că avionul și clădirea unde se aflau ostaticii fuseseră minate spre a fi distruse.

În fruntea armatei „Fulgerului" zbura un „Boeing 707", purtînd culorile „EL-AL"-ului, cu număr de înregistrare civil, în care se aflau comandantul F.A.I., Benny Peled, și adjunctul șefului Statului-major, Yekutiel Adam. A urmat linia aeriană internațională, peste Marea Roșie, îndreptîndu-se spre sud, traversînd Etiopia și, mai departe, spre vest, de lacul Naivasha, pentru a ateriza pe aeroportul de la Nairobi.

Pînă aici totul a fost foarte bine. Nimeni nu-i întreba nimic. Nu exista nici un motiv. „B 707" arăta acum ca un avion comercial. Dacă cineva s-ar fi uitat în interior ar fi văzut niște oameni de afaceri, îmbrăcați în haine civile, și încărcătură pe locul unde ar fi trebuit să existe scaune.

Avionul nu era altceva decît un centru de comandă aerian, o versiune a centrului din Tel Aviv al lui Benny Peled. Șeful forțelor aeriene fusese trecut pe lista pasagerilor sub numele de Sidney Cohen, blănar, din Africa de Sud.

Avionul a aterizat pe aeroportul din Nairobi, acolo unde aterizează de obicei avioanele „EL-AL", fiind sub protecția poliției kenyene. Comandantul poliției aeroportului, Lionel Davies, era unul dintre cei cîțiva care știau de ce erau necesare măsuri de securitate deosebite.

Un al doilea „B 707" a urmat aceeași rută. Însemnele F.A.I. fuseseră șterse, fiind înlocuite cu emblema „EL-AL"-ului. În avion se aflau doctorii și surorile ce urmau să aibă grijă de cei care ar fi fost răniți.

Cisterne speciale au realimentat cele două avioane, fără să atragă atenția. Șeful „EL-AL"-ului de la Nairobi făcuse în așa fel ca echipajele kenyene ce se aflau la sol să nu manifeste nici un interes. Un telex obișnuit a fost transmis la Tel Aviv, dar de data aceasta conținutul nu era din cele obișnuite. Șeful „EL-AL"-ului, Mordechai Ben Ari, a transmis o copie Statului-major.

În acea săptămînă Ben Ari nu se desprinsese din biroul său, iar noaptea aceea era apogeul nopților și zilelor nedormite, ca pe vremea cînd se ocupa de refugiații evrei într-o Europă umplută de ruinele lăsate de Hitler.

Avînd cele două avioane „B 707" în siguranță, în Kenya, flota „Fulgerului", formată din cele patru avioane „Hercules" și escortele lor, putea să pornească. Mica „armadă" decolase la cîteva minute după ora 3,30 p.m. și tocmai trecea peste punctul cel mai sudic al Israelului, Sharmal-Sheikh, cînd piloții primiră decizia finală: „Porniți!". Din acel moment sistemul militar de comunicații își încetase activitatea.

Toate cele patru avioane „Hercules" zburau cu numere de înregistrare civile și urmau o rută comercială. Piloții urmau instrucțiunile obișnuite ale aviației civile. În fața unui ochi atent era greu să camuflezi uriașele „Hippo", dar pe radar un „Hippo" apărea ca oricare alt avion.



Mergeau într-o formație aparent liberă, fiind însă permanent sub controlul șefului. Urmau drumuri aeriene bine stabilite. Imediat după ce au părăsit spațiul aerian al Israelului, și-au redus altitudinea. Observîndu-se vase ale unor state arabe, s-a crezut că sînt nave de supraveghere electronică, așa că flota uriașelor „Hippo" coborî aproape de nivelul mării.

„Au fost momente cînd le-am dirijat ca pe niște avioane de luptă, a spus mai tîrziu un pilot. Am făcut de toate, dar nu ne-am angajat într-o luptă aeriană. Pentru a ne feri de punctele radar, de pe sol și de pe mare, am făcut întoarceri neașteptate și apoi ne-am ridicat repede pentru a trece peste munți.

Am dat peste furtuni și am zburat prin ele pentru că trebuia să păstrăm combustibilul."

„Nu am fi avut unde să aterizăm dacă am fi avut încurcături, a spus un alt navigator. După ce se întunecă, Addis Abeba este închisă pentru orice avion. În orice caz, locul este periculos; niciodată nu poți să știi ce unități militare, gata să tragă, se află pe aeroport. Să-ți găsești drumul printre vîrfuri de munți, într-un întuneric ca smoala, este de fapt o invitație la moarte sau, mai bine zis, un act de mare curaj".

La bordul avionului călăuză echipajul se străduia să găsească un drum prin aceste spații ostile. O uriașă antenă radar dirija un disc mișcător ce proiecta două fascicule luminoase. Reflectîndu-se primul fascicul indica prezența sau absența vapoarelor, a munților și a avioanelor. Cel de-al doilea fascicul mătura o suprafață uriașă în căutarea altor obstacole. Astfel, „Hercules" era atotvăzător, urmărind mereu ce era pe sol și în aer: navele, munții, furtunile și ploile. Un calculator electronic interpreta semnalele și definea obstacolele care puteau fi confundate, făcînd distincție, de exemplu, între un munte și un nor.

Lumina de chihlimbar a ecranului radar strălucea deasupra panoului principal cu instrumente, fasciculele luminoase lăsînd în urma lor puncte care, ca niște mici comete, tîrau în urma lor dîre fosforescente. Cei doi piloți, navigatorul și inginerul de bord erau antrenați ca, dintr-o privire, să descifreze semnificația acestor punctulețe, „să vadă" terenul de dedesubt și drumul mai departe.

Sus, deasupra transportoarelor, zburau „păstorii": „Phantom"-urile F.A.I.-ului, ai căror operatori radar urmăreau „turma" pe ecrane. În fiecare „Phantom" existau dispozitive de bruiaj radar și de schimbare a direcției rachetelor dirijate prin

radar, în caz că dușmanul ar fi încercat interceptarea aeronavelor aflate în zbor.

Pe înserat, mica și ciudata flotă aeriană se apropia de Nairobi. Pentru transportoare nici nu putea fi vorba de o aterizare. Ele își continuară drumul spre Entebbe.

Părăsind traseele comerciale de zbor se îndreptară, în întuneric, spre uriașa suprafață de apă, izvorul nevăzut al Nilului Alb, uriașul lac Victoria, de 67 340 km², situat la 3 000 de picioare deasupra nivelului mării (1 picior = 1/3 m).

## În Africa

Comandantul forțelor aeriene israeliene înconjura Lacul Victoria în „Boeing 707". Benny Peled putea, în același timp, să urmărească convoiul pe ecranul radarului și să-l dirijeze prin radioul ce funcționa pe un canal secret, cu posibilitate de a intra în legătură și cu Tel Aviv-ul.

Tăcerea din eter îi arăta că „Fulgerul" mergea bine, că avioanele „Hercules" zburau la un interval de o jumătate de milă între ele. O ceață subțire acoperea lacul, dar Entebbe era senin.

În biroul lui Peres din Tel Aviv, miniștrii se reuniseră, în vreme ce ora „H" se apropia.

„Am venit pe la 22,30, își amintește ministrul transporturilor, Gad Yaakobi, a cărui aviație civilă era răspunzătoare pentru organizarea manevrării operației de-a lungul rutelor comerciale și alimentarea cu combustibil, pe aeroporturile internaționale, a avioanelor militare camuflate. După cincisprezece minute ne-a primit primul ministru, apoi pe ceilalți membri ai forței de șoc. Am stat liniștiți, ascultînd primele semnale ale acțiunii la aparatele reglate pe lungimea de undă a comandoului. La ora 23,03 s-au auzit zgomote de împușcături."

În vechea clădire de la capătul aeroportului Entebbe, ostaticii își petreceau cea de-a șasea zi de ședere în Uganda. Răpitorii lor stăteau pe scaune, afară, pe pista puternic luminată. Prizonierii erau păziți de cei doi nemți, bărbatul și femeia.



Un doctor egiptean, chemat să vadă de pasageri, vorbea din cînd în cînd cu Jaber, șeful operației teroriste.

Mulți ostatici sufereau de o puternică indigestie. Apa de la toalete fusese oprită. W.C.-urile erau dizgrațioase. Soldații ugandezi aduseseră apă în canistre și umpluseră rezervoarele W.C.-urilor, dar țevile erau înfundate.

File din jurnalul lui Moshe Peretz :

„Sîmbătă, 3 iulie, ora 5,30. Fiecare s-a sculat cu senzația de vomă, suferind de indigestie. Se pare că totul pornește de la carnea alterată consumată, întrucît cei care nu au mîncat carne nu au nici un simptom.

Condițiile sanitare sînt intolerabile. Toaletele sînt infecte.

7,30 — Oamenii zac pe pături și vomită. Cîțiva au fost trimiși pentru tratament la un dispensar apropiat, iar alții stau întinși și încearcă să adoarmă. Mulți nu și-au luat micul dejun.

14,30 — Avionul companiei „Air France" a fost adus în apropierea clădirii pasagerilor, cu botul îndreptat spre noi.

16,45 — Sosește Idi Amin, în uniformă de aviator, purtînd o beretă albastră cu însemnele parașutiștilor israelieni. A anunțat că tocmai s-a întors din Mauritius și tot ce se putea face pentru salvarea vieților noastre s-a făcut. Urmările le va suporta guvernul israelian, întrucît refuză să satisfacă cererile formulate.

A fost ultima dată cînd l-am văzut pe «Big Daddy».

— Guvernul se joacă cu soarta voastră — îi previne el pe ostatici.

Grupul de teroriști s-a împrăștiat.

Unul înalt și îmbrăcat cu o haină albă a luat un automat cu țeava scurtă și a ieșit pentru a se odihni.

Cei rămași de pază sînt cîțiva dintre cei mai buni profesioniști ai lui Wadi Hadad. Lîngă germani, la intrare, doi palestinieni înarmați patrulează pe sală. Unul este Fayez Abdul Rahim Jaber, ofițer cu sarcini speciale. Colegul său, subțirel și nervos, Abdel El Latif, păzește un alt colț al clădirii. Și el este unul din consilierii apropiați ai lui Wadi Hadad.

Jayel Naji Al Arjam, scund și viguros, purtînd o beretă stil «Carlos», este de gardă la un alt colț al clădirii."

Navigînd ghidate de emisiile turnului de control al aeroportului din Entebbe, avioanele „Hippo" se apropiau de obiectiv. O ultimă corecție, la scurt timp înainte de sosire, din cauza dificultăților impuse de starea vremii și, chiar sub ei,

piloţii văzură linia ţărmului ugandez, luminat de o lună ce creştea la orizont.

În interiorul avionului din frunte, „Yonni" şi încă nouă participanţi la acţiune erau înghesuiţi în „Mercedes"-ul revopsit, aflat chiar lîngă ieşire, pe rampa de descărcare. Aveau feţele şi miinile înnegrite. Pistoletele cu amortizor, tip ugandez, erau şi ele negre. „Mercedes"-ul, de asemenea, avea culoarea neagră. Dar nu era cu ei falsul preşedinte.

După ultimele date furnizate de serviciul de informaţii, preşedintele Ugandei se întorsese la Entebbe în dimineaţa acelei zile. Ar fi fost neplăcut ca doi „Big Daddy" să se confrunte unul cu celălalt.

Avioanele de transport se împărţiseră în cîte două perechi.

Una dintre ele ţintea să aterizeze pe noua pistă a aeroportului, cealaltă, pe cea veche, separată de extinderea modernă a aeroportului de o mică ridicătură de pămînt.

Comandoul aerian redusese viteza în această ultimă porţiune la 180 mile pe oră. Se afla în apropierea obiectivului, exact în timpul de sosire calculat la Tel Aviv. Cei care întocmiseră planul operaţional erau încîntaţi.

Cele patru „Hercules" străbătuseră un drum care putea fi comparat cu un zbor fără oprire pe ruta New York—Moscova, fără dirijare radio, orientîndu-se după avionul din frunte care, prin decizii fulger, alegea traseul.

Mai tîrziu, cel care direcţionase traiectul în zbor, „David", a spus :

„Am atins Entebbe chiar în centru şi la ora în care se presupusese că ugandezii erau somnoroşi. Speram să surprindem o parte dintre terorişti relaxaţi după ce petrecuseră în Kampala, la 21 mile depărtare. Soldaţii ştiau că se zboară la hazard. Nimic mai neplăcut decît să ştii că te afli în necunoscut, trecînd oră după oră. Cînd coboram în cală, pe unii îi găseam stînd jos, pe podea, iar pe alţii consultînd materialul de acţiune. Pentru ei trebuie să fi fost şapte ore agonizante — un timp teribil de lung de zbor în gol."

Cel care stabilise ruta condusese cele patru păsări uriaşe pe deasupra apelor întinse ale Lacului Victoria, fiind răspunzător pentru viaţa echipajului şi a celor 50 de luptători. Privea cu atenţie ecranul radar care scotocea în beznă. Fuioare de ceaţă se condensau pe ferestrele carlingilor şi picături mari de apă se scurgeau pe uriaşele planuri.



Brusc, în faţă, apărură luminile pistei. „David" goni oboseala şi îşi verifică aparatele. Zborul în orb este obositor pentru piloţi. Se încercaseră astfel de aterizări şi la Milky Way, cînd piloţii, trecînd cu privirea de la instrumente la lumea de afară, confundaseră lumina stelelor cu ghidajele pistei. „David", concentrat asupra aparatelor de bord slab luminate, se convinsese că zburau drept şi la nivel.

Entebbe, pentru un motiv necunoscut, era luminat din plin.

Acesta a fost momentul asupra căruia s-a discutat cel mai mult la Tel Aviv. Dacă primul „Hercules" ateriza şi manevra cu motoarele în plin pe vechea pistă, fără a trezi suspiciuni, siguranţa ostaticilor putea fi foarte bine asigurată. Dacă aeroportul ar fi fost iluminat, ca urmare a precauţiei teroriştilor, luptătorii ar fi căzut într-o cursă, iar ostaticii ar fi fost în mare primejdie.

Primul „Hercules" zbura peste capătul lacului. Echipajul şi soldaţii îşi strînseră curelele, aşa cum se cere la aterizare. „David" supraveghea reducerea vitezei de la 100 la 75 de mile pe oră.

În interiorul carlingii, avionul părea că se prăbuşeşte cu zgomot de metal răsucit şi cu sunetul strident al turbinelor. Afară, un observator ar fi putut spune că a văzut avionul lunecînd aproape fără zgomot şi rulînd pe pistă ; numai pneurile superdilatate scrîşneau, muşcînd pista.

„Hippo"-ul F.A.I.-ului trecu peste malul noroios cu graţia acelor animale nocturne care se ridică noaptea la suprafaţa Lacului Victoria pentru a se hrăni cu iarbă.

„David" şi copilotul său îşi dirijară uriaşa maşină aflată în rulaj pe pistă. Nici un sunet care să arate că se frînează motoarele, nici un scrîşnet de frînă, numai o mişcare armonioasă a două perechi de mîini şi picioare care controlau aparatele, adaptîndu-se repede noilor condiţii. După un zbor lung şi obositor, piloţii trebuiau să acţioneze cu noi reflexe, cu ochii şi urechile aţintite la împuşcături sau la lumina provocatoare a reflectoarelor.

În faţă şi în spate, oamenii îşi ocupau locurile în cala întunecată, cu fibrele muşchilor încordate, cu trupurile adaptîndu-se la noua şi lina lunecare a avionului spre inamic, cu o viteză de 20 de mile pe oră.

În spatele primului „Hercules", numărul doi cobora pe pistă, încrezător în faptul că cel care indica drumul nu avea

probleme, lăsîndu-se greu de coadă, și gata oricînd să se ridice dacă, dintr-un motiv oarecare, pista ar fi fost blocată sau cel ce indica drumul s-ar fi oprit.

„David" continua să ruleze cu aceeași viteză, astfel calculată încît să-l aducă la cîțiva yarzi de clădirea veche a aeroportului și fără zgomot inutil.

Turbopropulsoarele abia dacă tulburară noaptea africană. Clădirile erau slab luminate. „David" avea un sentiment ireal, de parcă ar mai fi văzut toate acestea odată. Intr-un fel, așa era. Ii erau cunoscute din timpul pregătirilor. Opri ușor avionul în fața geamurilor mari ale sălii de așteptare, atît de aproape încît simțea că le-ar putea atinge dacă ar întinde mîna. „Hippo"-ul înalt, aproape cît un bloc cu cinci etaje, și cu anvergura aripilor de peste 120 de picioare, lunecă ușor în fața porților păzite a ceea ce „Yonni" denumise „lagărul de concentrare".

Membrii comandoului au tresărit, cînd au auzit zgomotul trapei ce s-a deschis, lăsînd să pătrundă înăuntru aer proaspăt și o lumină aproape difuză. Trapa a lovit pista cu un zgomot scurt, dar neașteptat de puternic.

„David", ulterior, spunea : „Liniștea era mai înspăimîntătoare decît un schimb violent de focuri. Era cu adevărat o liniște de moarte, iar eu stăteam acolo, în carlingă, simțind că sînt groaznic de expus, în așteptare, și întrebîndu-mă cînd voi cădea în cursă ? Nu era însă nici o cursă."

Simultan, pe pista alăturată și în afara direcției vizuale a lui „David", primul din cea de-a doua pereche de avioane „Hercules" și-a făcut apariția, ca o pată luminoasă, în aceeași atmosferă de dezorientare.

## „Yonni" a fost rănit

Generalul Dan Shomron s-a aruncat asupra trapei avionului de recunoaștere cu o asemenea iuțeală, încît ofițerul de legătură al F.A.I., care era cu el, a afirmat după aceea : „S-a acționat așa de rapid, încît nici nu l-am observat. Nu mi-am putut închipui că acesta este omul care stătuse la un birou toată săptămîna".



Oamenii lui Shomron s-au împrăștiat pentru a avea grijă de teroriști. „Mercedes"-ul a coborît rampa și a virat în direcția santinelelor de sub turnul de control al aeroportului. Ușile automobilului s-au deschis, în timp ce ugandezii salutau. Pistoalele negre, prevăzute cu amortizoare de zgomot, au țăcănit scurt și soldații ugandezi au fost anihilați.

Trucul a reușit, „Yonni" și grupul său își vopsiseră fețele și mîinile cu cremă dată de fata ce se ocupa cu machiajul și se îmbrăcaseră în bluze negre, model ugandez.

„Yonni" urmărea tot timpul fiecare mișcare din lupta terestră, însă se temea să nu fie confundați de israelienii inarmați, cu care s-ar fi putut ciocni în întuneric.

Un avion „Hercules" a aterizat în spatele avionului de recunoaștere, în imediata apropiere a clădirii aeroportului, fapt care probabil a trezit suspiciuni celor din turnul de control.

Imediat, întregul aeroport a fost cuprins de întuneric. „S-a întîmplat ca așa ceva să ne prindă foarte bine, a declarat comandantul ultimului avion «Hercules». Zburam la lumina unui schimb permanent de trasoare care apăreau din cele mai neașteptate colțuri ale aeroportului. Ar fi fost mult mai sigur dacă aterizam în întuneric complet. Pentru aceasta eram antrenați. Sincer, mi-a fost teamă de luminile care semănau cu cele ale unui parc de distracție din apropiere. Mi-a părut bine cînd au dispărut. Misiunea mea era să rămîn la sol pînă cînd plecau toți, iar apoi să îmbarc ultimul detașament destinat să distrugă avioanele de luptă ugandeze aflate la sol.

Am rămas nemișcat 90 de minute — cele mai lungi minute din viața mea, deoarece, după ce avionul meu s-a oprit, tot cerul s-a dezlănțuit".

Schimbul de focuri era recepționat la Tel Aviv, deoarece era transmis de radiotelefoane portabile montate la avionul de comandă al forțelor aeriene israeliene, care se învîrtea la mică înălțime deasupra aeroportului. Benny Peled, comandantul F.A.I. al acestei lupte, nu cerea nici un fel de rapoarte de la comandanții avioanelor „Hercules". Se stabilise ca tacticienii aerului să tragă concluziile necesare pe baza celor transmise de radiotelefoanele membrilor comandoului, dacă nu apărea vreun pericol deosebit.

Generalul de brigadă Shomron și-a stabilit punctul de comandă lîngă clădirea sălii de așteptare a aeroportului. Conducerea operației de la Entebbe se afla acum în mîinile sale. Ofițerul de comunicații prin radio, un tînăr firav, îl însoțea din nou.

„Ilan", unul din oamenii lui „Yonni", s-a repezit spre ținta ce-i fusese repartizată, femeia germană considerată a fi Gabriele Kroecher Tiedemann, terorista pe care el o numea „ticăloasa nazistă".

Compatriotul ei, Wilfried Böse, stătea în picioare la fereastră, cu spatele la umbra uriașă a avionului „Hippo", care, literalmente, îl sufoca, fără să observe oamenii ce alergau spre el, încălțați în cizme cu talpă de cauciuc.

Înăuntrul aerogării slab luminată, Baruch Gross, de 41 ani, și soția sa, Ruth, avînd în brațe copilul lor de 6 ani, Shai, așteptau într-o dezordine de trupuri și saltele. Gross nu dormise deloc de cînd Idi Amin anunțase că așteaptă răspunsul definitiv din partea Israelului, înainte de miezul nopții. Privind la german prin fereastră, Gross își imagina cum teroristul este pe punctul să apese pe trăgaciul automatului a cărui țeavă era îndreptată spre ostatici.

Deodată, cu o expresie de o anumită încurcătură, neamțul s-a răsucit și a ridicat arma. O rafală prelungă a întrerupt liniștea. Germanul a tresărit și a căzut cu aceeași expresie de nedumerire pe față. Adjunctul lui „Yonni" s-a repezit peste trupul acestuia către ținta următoare, iar tînărul care-l urma s-a oprit și a răsucit fața corpului inert în sus.

Gross a strîns la piept pe micuța Shai și a cerut soției sale să se adăpostească în biroul gol al directorului companiei aeriene „East African Airways" (Liniile aeriene africane de răsărit).

„Ilan" își opri respirația. Dincolo de el, la intrare, cu o armă într-o mînă și o grenadă în cealaltă, se afla nemțoaica. Pentru o fracțiune de secundă aceasta păru uluită și în mare încurcătură. „Ilan" a îndreptat pistolul mitralieră spre ea, de la o distanță de cîțiva metri, și a apăsat pe trăgaci. Pînă atunci nu mai trăsese într-o femeie. Zguduit, trecu pe lîngă corpul ei prăvălit la intrare și pătrunse în sala pasagerilor. Au răsunat ordine în ebraică : „Jos ! Culcați-vă pe dușumea !". Ordinele însă au rămas fără efect, pasagerii rămînd nemișcați pe locurile lor.

În sală se aflau doi teroriști : Fayez Abdul Rahim Jaber și Abed El Latif. Luptătorii din cel de-al doilea „Hercules" au ajuns la clădire chiar în momentul în care oamenii lui „Yonni" pătrundeau în sala pasagerilor. Cei doi teroriști au avut timp să deschidă focul, unul cu automatul, altul, cu pistolul. Oamenii lui „Yonni" au identificat sursele de foc și au trimis o ra-



falä în direcția lor. Aceste momente sînt surprinse de tînărul ostatic Moshe Peretz în jurnalul său astfel :

„Cîțiva vecini au sărit de la locul lor, spunînd că au auzit împușcături afară. Eu auzisem împușcăturile crescînd în intensitate. Oamenii se îngrămădeau unii peste alții. Cîțiva au fugit spre W.C. Mamele își acopereau copiii cu corpurile lor. Zgomotul de împușcături era tot mai dens. Credeam că au de gînd să ne împuște unul cîte unul. Țipetele de groază nu mai conteneau. Una dintre ostatice, în vîrstă de 56 de ani, Ida Borocovici, sîngera puternic în urma rănii provocate de un glonț. Fiul acesteia, Boris Slein, a văzut un terorist, probabil pe Jaber, trăgînd în mama sa numai cu cîteva secunde înainte de a fi el însuși ucis."

Lizette Hadad, altă ostatică, spunea mai tîrziu : „Dintr-o dată au început să cadă bucăți de tencuială din tavan. Acestea m-au lovit. Un moment mai tîrziu, Ida Borocovici a căzut peste mine și astfel am fost salvată". Yosef Hadad, soțul ei, a adăugat : „Noi stăteam pe covoarele așternute pe podea, încercînd să adormim. Cînd soldații (israelieni) au năvălit, am luat un scaun, ținîndu-l deasupra capului. Mi-am închipuit că nemțoaica a început să tragă în direcția mea. Am crezut că acesta este sfîrșitul. Apoi am văzut-o pe nemțoaică zăcînd însîngerată și imediat după aceea m-am trezit scos afară".

Tînărul Benny Davidson relatează : „Nu știam că sînt soldați israelieni. Dintr-o dată am auzit împușcături. Am alergat spre W.C. Ne-am ghemuit pe podea. Tata stătea peste fratele meu pentru a-l proteja, iar mama mă acoperea pe mine. M-am rugat. Nu-mi amintesc precis ce. Trebuie să fi fost o rugăciune de salvare. Doamne, apără-ne !

Sala aglomerată s-a umplut de fum. Cîțiva ostatici s-au ascuns sub covoare, în timp ce mai mulți soldați intrau pe fereastră strigînd : «Israel» și apoi dînd instrucțiuni să stăm culcați. În ciuda acestor avertismente liniștitoare, cîțiva copii s-au speriat, luînd-o la fugă, și părinții s-au repezit după ei. Cîteva pături au luat foc, speriind pe cele trei fetițe ale Aryei Brolsky. În zadar încerca mama lor să le țină pe podea. Una s-a zbătut, s-a ridicat în genunchi și a fost rănită."

Împușcăturile în interiorul sălii au durat un minut și 45 secunde. Una din victime era tînărul de 19 ani, Jean Jack Maimoni. La primele schimburi de focuri, cînd majoritatea ostaticilor au rămas la locurile lor, Jean Jack s-a ridicat instinc-

tiv în picioare și a fost străpuns de o rafală de automat, care l-a ucis instantaneu. Pasco Cohen, încercînd să-l tragă jos pe Jean Jack, a fost rănit foarte grav.

„Yonni" și oamenii săi continuau urmărirea teroriștilor. Cercetînd etajul superior, într-un W.C., ei au descoperit trei teroriști înarmați ce se ascunseseră. Cei trei au fost neutralizați. O altă echipă de comando, operînd în aripa de nord a clădirii, a mai descoperit un terorist, Jayel Naji Al Arjam, colaborator apropiat al lui Wadi Hadad.

Medicii și personalul medical, antrenați și ca luptători, s-au deplasat deîndată pentru a scoate răniții, cinci civili și patru soldați, transportîndu-i spre mesele de operații ad-hoc instalate în cel de-al doilea „Hercules".

Confruntarea de pe aeroport a intrat în cea de-a doua fază. Asupra soldaților se trăgea din turnul de control și oamenii lui „Yonni" înaintau pentru a-l cuceri. Trăgeau cu mitraliere direct asupra turnului. Cineva a strigat: „«Yonni» a fost lovit, este rănit. Să vină medicii!" Știrea i-a zguduit pe oameni. „Yonni" fusese lovit în spate și căzuse cu fața în jos, în spațiul deschis de la intrarea principală. Sîngera puternic. Încercă să se ridice, dar căzu din nou, pierzîndu-și cunoștința. Adjunctul său raportă evenimentul lui Dan Shomron și continuă înaintarea stabilită.

Se desfășurau cîteva mici operații. Fiecare avion era păzit de cîte o grupă de soldați, primul „Hippo" fiind pregătit pentru a-i primi pe ostaticii orientați spre acesta prin megafoane.

În cealaltă parte a aeroportului se ridică o flacără de peste 200 picioare din primul avion ugandez incendiat la sol.

Jepurile israeliene, echipate cu tunuri fără recul, s-au îndreptat spre perimetrul exterior pentru a para un eventual atac al unităților ugandeze din zona capitalei. Cartierul general al președintelui Amin, aflat la cîteva mile de aeroport, era apărat de puternice forțe ugandeze. Dar, în locul tancurilor și al camioanelor grele, israelienii au văzut un detașament de trupe transportate în mașini ușoare. Ajungînd la poarta aeroportului, un grup de comando a organizat o ambuscadă, surprinzînd trupele ugandeze și neutralizîndu-le.

Raidul a început la un minut după miezul nopții, cînd luna dispăruse de pe cer. Începuse să plouă ușor. Decorul era com-



pletat de ceața care înconjura cartierul general al președintelui Idi Amin. Acestuia nu i-a venit să creadă, multe ore după finalizare, că raidul totuși a avut loc.

## Dora Bloch dispare

James Horrocks, diplomat britanic în Uganda, a auzit exploziile și a văzut fumul negru împrăștiindu-se deasupra aeroportului Entebbe. În calitate de însărcinat cu afaceri la Kampala, a urmărit întreaga dramă încă de la capturarea avionului. Era interesat de situația Dorei Bloch, de 75 ani, posesoare de pașaport britanic, care avea dreptul la protecția sa. Dora Bloch era ostatică, ca și fiul său, Ilan Hartuv, economist, care în ultima săptămînă fusese translatorul președintelui Amin. Vineri, doamna Bloch fusese dusă urgent la spital. Ilan a așteptat-o cu înfrigurare pînă ce a primit comunicarea că se simte din nou bine. Mama și fiul, înaintea deturnării avionului, erau în drum spre New York pentru a asista la căsătoria celuilalt fiu și frate, Daniel, președinte al Uniunii ziariștilor israelieni din S.U.A.

Distrugerea avioanelor ugandeze aflate pe aeroport fusese realizată de o echipă specială. O altă echipă a ocupat turnul de control și dirijare și după ce a demontat o parte din echipament, a aruncat în aer stația, pentru a masca sustragerea unor componente. Din cei zece teroriști șapte au fost uciși. Fotografiile și amprentele lor au fost reținute. Ceilalți trei teroriști, cu toate că israelienii neagă, au fost capturați și luați prizonieri în scopul interogărilor. O pompă mobilă pentru combustibil, în valoare de un milion de lire israeliene, destinată pentru alimentarea celor patru avioane „Hercules" din cisternele de pe aeroportul Entebbe, a fost abandonată pentru a face loc echipamentului și instalațiilor sustrase de la centrul de instruire a piloților, care-și avea sediul în incinta aeroportului.

Planul de a alimenta avioanele din cisternele de pe aeroportul Entebbe a fost abandonat. Raidul s-a desfășurat mai repede decît era programat. Primul avion cu ostatici a părăsit Entebbe la 53 de minute după aterizare, cu două minute mai devreme decît prevederile planului. Tirul greu de artilerie,

numeroasele schimburi de focuri, pericolul extinderii explo-
ziilor avioanelor ugandeze incendiate l-au determinat pe ge-
neralul Shomron să aleagă alte alternative optime. Avioanele,
după cantitatea de combustibil ce o dețineau, mai puteau
zbura 90 de minute. S-a hotărît să se îndrepte spre Nairobi,
aflat la 50 de minute de zbor.

Echipamentul israelian, cu excepția pompei de combustibil,
a fost recuperat de ultimul grup de comando. Comandantul
avionului a stat 90 de minute în mijlocul cavalcadei, știind că
un singur proiectil rătăcit putea arunca avionul în aer, ceea
ce ar fi lipsit echipa specializată în diversiune de ultima șansă
de salvare. „Mă simțeam singur și expus. Fiecare minut mi
se părea o viață, a spus el. Mi se părea un miracol că celelalte
avioane scăpaseră fără incidente. Totul fusese planificat cu
meticulozitate. Șeful meu mă asigurase, dealtfel, că totul se
va desfășura conform planului, matematic. În subconștient însă
încolțea gîndul că nimic nu poate fi perfect. Eram ultimul care
plecam".

De la comandourile forțelor aeriene israeliene nu se pri-
miseră la Tel Aviv alte date în afara comunicării că avionul
cu ostatici se îndrepta spre Nairobi.

Adjunctul șefului Statului-major, Yekutiel Adam, aflat în
avionul special amenajat ce se învîrtea deasupra aeroportului
Entebbe, și șeful forțelor aeriene israeliene, Benny Peled, nu
au făcut nici o încercare de a intra în legătură cu Dan Shom-
ron. Comandantul operațiunilor terestre avea ordin să comunice
cît mai puțin în eter.

Duminică, 4 iulie, la ora 1,20 a.m., ora Israelului, minis-
trul transporturilor, Yaakobi, a telefonat președintelui Comite-
tului ad-hoc pentru familiile ostaticilor, profesorul Gross.
„I-am spus că fratele și cumnata sa sînt liberi, că ostaticii au
fost eliberați. Nu a vrut să mă creadă. Cu cîteva ore înainte
îmi ceruse să ne întîlnim pentru a discuta situația ostaticilor.
În sfîrșit, s-a liniștit și a început să telefoneze familiilor osta-
ticilor".

La spitalul unde Dora Bloch a fost adusă pentru trata-
ment, un alt diplomat englez, Chandley, s-a interesat pentru
a vedea dacă este în siguranță. Bătrîna doamnă dormea. Suro-
rile i-au spus că se simte bine și va putea zbura împreună cu
ceilalți pasageri ai cursei 139. Chandley nu a suflat nimănui



nimic despre raid, mai cu seamă că nimeni nu aflase despre
acesta. S-a retras în liniște. Nici un neugandez însă nu o va
mai revedea vreodată pe Dora Bloch în viață.

## Alimentați la Nairobi !

Golda Meir a fost trezită din somn. Telefonul de lîngă
patul său suna insistent.

— Doamnă Meir, cred că vă pare bine să aflați că osta-
ticii sînt în drum spre casă — spuse primul ministru, Rabin.

— Mulțumesc și felicitări.

Golda Meir puse jos telefonul și se uită la ceas. Era ora
2,30. Afară, o briză ușoară agita florile. Mai tîrziu ea a adre-
sat o scrisoare ziarului „Yerusalem Post", documentînd public
afirmația din articolul „Superspionii israelieni au efectuat rai-
dul de la Entebbe":

„Se spune că eu am îndemnat pe primul ministru să con-
tinue misiunea și să nu cedeze la cererile teroriștilor, că am
spus că, dacă nu face astfel, nu este cu adevărat om. Sînt
consternată de faptul că ați inserat o astfel de poveste ne-
plăcută. Desigur, dl Rabin nu m-a «consultat» și nici nu tre-
buia să mă consulte. Dl Rabin a fost destul de amabil să-mi
telefoneze la miezul nopții, în momentul cînd concetățenii mei
se aflau în drum spre casă, să mă informeze despre succesul
operației de valoare — telefon pentru care-i sînt profund în-
datorată. Pentru acțiunea în sine sînt plină de admirație, ca
și față de primul ministru, guvern și zahal (armată)."

N-au fost superspioni. A fost vorba de planuri bine puse
la punct. Cum s-au executat acestea în ultimele ore se poate
judeca după decodificarea înregistrării convorbirilor acțiunii
din mesajele scurte și laconice primite de Benny Peled și ge-
neralul Adam la centrul operațional de comandă. Mesajele
schimbate între piloți, forțele de comando și echipele speciale
sînt un model de concizie și conspirativitate. Toate acestea
demonstrează pregătirea și volumul de informații culese de
la locul acțiunii.

Convorbirile s-au purtat în următoarea manieră :

„S-au îmbarcat 20" — referindu-se la ostatici.

„...Acum un alt grup de 10. Putem să mergem spre Jumbo ?" — referindu-se la Nairobi și la dificultatea alimentării la Entebbe.

„Nu stricați fructele din măr — referindu-se la ostași ugandezi, aflați în sală, despre care ostaticii i-au anunțat pe cei din comando — ei ne-au ajutat".

Dar un grup de militari ugandezi a venit cu intenții nu prea pașnice. Două grupe de comando i-au încercuit lîngă turnul de control și au ucis 20 dintre aceștia. Dintr-o evaluare ulterioară a rezultat că cel puțin 45 soldați ugandezi au căzut în luptele cu grupurile de comando. Nu s-a putut face o estimare exactă datorită ripostei declanșate ulterior de poliția secretă ugandeză.

Trupul lui „Yonni" a fost transportat la avionul în care se îmbarcau ostaticii. Oamenii săi credeau că este numai rănit. Ei au văzut mai mulți ostatici care se îngrămădeau să-i depășească pentru a ajunge mai repede la adăpostul salvator al avionului. O tînără îmbrăcată sumar a fost înfășurată într-o pătură imediat ce a ajuns la avion. Un băiat striga întruna, căutîndu-și mama. Un soldat din garda avionului l-a liniștit : „Tu ești un tînăr bărbat, nu mai striga atîta". În confuzia existentă nimeni n-a înțeles îngrijorarea fiului Dorei Bloch. În apropierea intrării, un tînăr ostatic s-a trezit cu doi ostași ugandezi. Avînd puțin timp la dispoziție, le-a legat mîinile, apoi le-a spus în ebraică : „Comunicați președintelui Amin că Danny, din chibuțul..., a fost aici. Am fost în Africa și vreau să las o amintire pentru șeful vostru. Ați înțeles ?" A repetat apoi toate acestea în engleză.

Primul avion care aterizase urma să decoleze cu ostatici. După ce opri motoarele și revăzu situația, comandantul stinse luminile din carlingă. Cele două piste nu se vedeau, dar știa că pista veche era destinată avioanelor de luptă ugandeze. Se vedeau flăcări și explozii. Piloții plănuiseră să alimenteze imediat după aterizare, dar nu știau că cisternele cu combustibil fuseseră mutate la una din extremitățile aeroportului. În timpul celor 15 minute ale atacului de la sol, au avut loc scurte schimburi de mesaje între piloți. Merita oare să treacă prin zone intens bombardate și printre explozii pentru a alimenta ? Comandantul forțelor aeriene a spus mai tîrziu : „Noi știam că dacă unul dintre avioane nu ar fi putut decola, o parte a oamenilor ar fi rămas acolo. Soldații știau asta. Dacă luăm în considerare precauțiile în situații normale de alimentare la sol



a unui avion, vă dați seama ce simțeam noi acolo. Un glonț rătăcit, un moment de neglijență și regretele nu mai aveau rost. Chiar și cea mai mică întîrziere de decolare după terminarea operației putea fi fatală. Noi toți cunoșteam riscul și asta ne-a dat curaj".

Unul dintre avioane, încărcat și gata de decolare, a ieșit în mod inexplicabil cu o roată în afara pistei. Ploaia făcuse terenul alunecos. Pilotul a simțit alunecarea și se uita înainte la linia albă, după care se ghida.

— Scoate capul afară — îi spuse copilotului — și urmărește linia aceea.

— Linia aceea marchează marginea pistei, nu centrul ei — strigă acesta. Trage la stînga !

Pilotul angajă motoarele și redresă avionul pe pistă, pierzînd însă metri prețioși din spațiul de decolare. Lacul Victoria se apropia cu repeziciune. Pilotul ambală la maximum motoarele, reglă flapsurile și anihilă sistemul de frînare. Botul avionului se ridică. La 60 mile/h, avionul cu turbinele mugind se înălța în văzduh. Rulase cam 200 de metri și decolase sub incredibilul unghi de 45°.

Decolări spectaculoase ca aceasta nu se mai văzuseră. Tensiunea nervoasă ajunsese la maximum. Unul dintre conducătorii operației a declarat ulterior : „Transmisiile cifrate ajunse în eter cred că i-au zăpăcit pe toți. Probabil că cei care le interceptaseră bănuiseră ce se întîmplă. Un ascultător experimentat putea concluziona că este vorba de un raid. Vocile însă au fost foarte calme. Transmisiile în ebraică sună foarte misterios, ca și cum ar fi stenograme."

Pentru șeful Statului-major, generalul Mordechai Gur, noaptea aceea însemna mai mult decît cea anterioară, cînd asistase la aterizări și decolări cu piloții care căutau să-l convingă că operația este posibilă și sigură. Gur, ascultînd transmisiile, era fericit că a fost convins. Se afla în cabina unui avion „Hercules", în interiorul deșertului israelian.

Generalul Shomron, care sosise mai tîrziu la Entebbe, a plecat ultimul. Aștepta grupul ce se întorcea în fugă de la stația radar distrusă. Cei din echipa de securitate la sol făcură un ultim și rapid control pentru a vedea dacă nu s-a pierdut vreun document sau vreo piesă. Shomron se îndreptă spre avion. Flăcări imense se ridicau din avioanele ugandeze incendiate. Împușcături izolate se auzeau din direcția turnului de control. Se închise trapa avionului și motoarele începură să lucreze.

Undeva, „Șacalul" și dr. Hadad își vor linge rănile.
Avionul „Air France" al cursei 139, intact, abandonat, simboliza compromisul și lipsa de unitate în fața pericolului terorismului internațional.
Dan Shomron, după ce urmărise cum oamenii își leagă centurile de siguranță, se retrăsese liniștit la locul său, de parcă nu s-ar fi întîmplat nimic.

## Idi Amin se informează de la Tel Aviv

Președintele Amin a fost trezit duminică dimineața, la ora 2,20, de o chemare telefonică din Tel Aviv. Era Bar Lev.
— Informează guvernul tău că trebuie să accepte condițiile celor care au răpit avionul — spuse Amin.
— Înțeleg — răspunse Bar Lev.
— Nu mai este timp pentru negocieri.
— Oricum, vă mulțumim pentru ce ați făcut, puse capăt Bar Lev convorbirii.
Idi Amin închise telefonul.
Radio Paris anunța despre raidul de la Entebbe. Evident, Amin încă nu știa nimic. Cîteva ore mai tîrziu, la 5 dimineața, rolurile se inversară. Amin îl sună pe prietenul său, la Tel Aviv. Cu o voce răgușită, contorsionată, nesigură, îl întrebă :
— Ce mi-ați făcut ? De ce mi-ați ucis soldații ? Eu am avut grijă de evrei, le-am dat pături și tot ce le trebuie.
— Cine i-a împușcat ? Au avut ostaticii arme ?
— Ostaticii n-au tras. Au venit avioane care au tras.
— Avioane ! N-am auzit de așa ceva. Eu sînt acasă și nu știu nimic.
Înainte de a închide, Amin își recăpătă stăpînirea de sine :
— Ca militar de profesie, trebuie să recunosc că acțiunea a fost curajoasă. Comandourile s-au comportat excelent.
Agențiile de presă au început să transmită seriale de reportaje avînd laitmotiv știrea că trei avioane misterioase au aterizat la Entebbe și au salvat ostaticii cursei 139 „Air France".
Un purtător de cuvînt israelian a făcut o declarație laconică : „Ostaticii de la Entebbe au fost eliberați de o unitate militară israeliană".
Primele convorbiri telefonice internaționale s-au transformat într-un potop de întrebări adresate Israelului din întreaga lume. Se cereau amănunte despre această operație care a impresionat atît pe neavizați, cît și pe specialiștii în politică ori strategie.
„Este adevărat că Idi Amin cunoștea foarte puțin despre ce s-a întîmplat chiar sub nasul său, declară Uri Dan. Cînd i-am auzit vocea nesigură, mi-am dat seama că operația l-a afectat foarte mult. Se simțea ca un om căruia îi fuge pămîntul de sub picioare."
În cadrul unei alte convorbiri telefonice, Amin se destăinui :
— Sînt la aeroport. Evaluez pierderile.
Se considera protector al ostaticilor și victimă inocentă a înșelătoriei israelienilor. Nega că a colaborat cu teroriștii.
— Astăzi intenționam să depun eforturi pentru eliberarea ostaticilor. De aceea m-am întors mai devreme de la conferința din Mauritius. Ceea ce mi-a mai rămas acum de făcut e să număr morții.
Conversația a durat 30 de minute.
— Ce căutau soldații dumneavoastră acolo ? Pasagerii erau ostaticii soldaților ugandezi sau ai teroriștilor ?
— Ostaticii nu erau în mîinile armatei ugandeze. Erau sechestrați de teroriști. Dacă soldații ugandezi ar fi vrut să lupte, ei o făceau. Dar ugandezii erau la 200 yarzi de clădire. Înăuntru se aflau doar teroriștii.
— Aveți intenția să veniți în Israel pentru a clarifica lucrurile ?
— Nu am nici un motiv să vin. Totul este clar. Eu m-am purtat frumos cu ostaticii.
— De ce ați permis teroriștilor să stea o săptămînă în Uganda ?
— Am spus-o și secretarului general al O.N.U. Am primit un mesaj de la avionul deturnat că mai are combustibil doar pentru 15 minute de zbor. Am permis aterizarea pe Entebbe. De atunci eram angajat în negocieri cu deturnătorii pentru salvarea ostaticilor. Am avut grijă de ei. I-am păzit pentru a se putea realiza schimbul. Soldații ugandezi se aflau pe aeroport pentru a apăra viețile ostaticilor. Nu am colaborat cu teroriștii. I-am separat pe evrei pentru a le salva viețile.
— Intenționați să declarați stare de urgență ? Vă este teamă că după această operație puteți pierde președinția Ugandei ?

— Nu. Nu. În nici un caz. Armata este cu mine. Şi apoi, nu sînt dificultăţi. Ţara este bine apărată. Ce s-a întîmplat nu are valoare, este un fleac.

— Vă veţi adresa Organizaţiei Naţiunilor Unite sau Organizaţiei Unităţii Africane ?

— Nu pot discuta această problemă prin telefon.

## Din nou la Tel Aviv, via Nairobi

Ziarul „Daily Nation" din Kenya a publicat pe prima pagină a ediţiei din 4 iulie un articol despre raidul de la Entebbe. Părea o imprudenţă din partea editorului George Githii, care părăsise Israelul cu cîteva ore mai înainte. Dar cine cunoaşte mecanismele secrete ale presei nu se va mira. Kenya este o ţară mică. Nu era uşor să se ţină secret ce se întîmplase în acea noapte pe aeroportul Embakasi, aflat la cîteva mile de Nairobi.

Activitatea obişnuită a aeroportului a fost perturbată în momentul în care un avion „Boeing 707", neanunţat, un charter „EL-AL", zborul 167, a aterizat şi s-a îndreptat spre poarta de parcare nr. 4, rezervată avioanelor care necesită securitate deosebită. Avionul a fost preluat imediat de forţele de securitate kenyene şi de personalul „EL-AL". Era înregistrat în evidenţa aeroportului cu nr. 4 x BY 8, zborul 169. După aproape două ore, un alt „Boeing 707" a luat legătura cu turnul de control, anunţîndu-se ca fiind cursa 167 de la Tel Aviv. Puţin derutaţi, cei de la turnul de control au acceptat totuşi motivaţia pilotului că a întîrziat datorită unei defecţiuni tehnice. Apoi alte două avioane „Boeing 707" şi un „Hercules" au aterizat la Nairobi.

În următoarele 30 de minute, încă trei avioane „Hercules" se alăturau celor parcate la poarta nr. 4. Spitalul mobil instalat în primul „Boeing" a preluat răniţii aduşi în „Hercules". Zece grav răniţi au fost transportaţi cu ambulanţele la spitalul Kenyatta din Nairobi. Medicul de gardă în noaptea aceea a constatat că era nevoie de sînge. Nu mică i-a fost mirarea cînd a văzut soldaţi israelieni veniţi pentru a dona sînge atît de necesar transfuziilor grabnice ce se cereau a fi făcute. În cazul lui Pasko Cohen, totul a fost zadarnic. A murit în zori.



Ultimul avion „Hercules" a părăsit aeroportul de lîngă Nairobi cu două ore înaintea ivirii zorilor. Dimineaţa, singurele urme ale intensei activităţi din noaptea trecută au fost petele de sînge şi ulei rămase pe pistă la locul de parcare a avioanelor.

Directorul companiei aviatice civile kenyene a cerut funcţionarilor aeroportului să păstreze tăcere asupra a ceea ce au văzut, dorind astfel să evite orice neplăceri sau chiar represalii.

La miezul nopţii, la Tel Aviv, ofiţeri din Statul-major, politicieni se îndreptau spre cabinetul primului ministru. Aici l-au întîlnit pe Menahem Begin, liderul opoziţiei, cel care-şi căpătase reputaţia de terorist şi pe care englezii au vrut să-l spînzure, în urmă cu 30 de ani.

Încălcîndu-şi obiceiul, Begin adresă felicitări supravieţuitorilor — aproape 500 de bărbaţi şi femei, incluzînd ostaticii şi soldaţii. Cu toţii regretau pierderea lui „Yonni".

Senzaţia de satisfacţie a lui Begin s-a amplificat cîteva ore mai tîrziu, cînd a văzut mulţimea adunată la aeroportul Ben Gurion pentru a-i primi pe cei de la Entebbe. Mai întîi avioanele au descărcat echipamentul capturat şi au lăsat pe luptători la bazele secrete din deşert şi apoi au aterizat cu foştii ostatici pe aeroport.

Caruselul terorismului continuă să se învîrtească şi după Entebbe.

Parcă pentru a-i deruta pe istorici, ştirea convocării Consiliului de Securitate al Organizaţiei Naţiunilor Unite, pentru a discuta cererea formulată de state ale Organizaţiei Unităţii Africane cu privire la agresiunea Israelului împotriva Ugandei era transmisă simultan de către agenţiile internaţionale de presă cu o alta : evadarea din închisoare, în R. F. Germania, a teroristei Inge Viett şi a altor trei deţinute — nume ce figurau pe lista de deţinuţi, transmisă de la Entebbe pentru a fi puşi în libertate în schimbul eliberării pasagerilor zborului 139.

## Dezbateri în Consiliul de Securitate

— 9, 12 şi 13 iulie 1976 — New York.

*Uganda.* Locotenent-colonel Juma Oris Abdullah, ministrul afacerilor externe : „Delegaţia Ugandei mulţumeşte membrilor

Organizației Unității Africane pentru cererea adresată Consiliului de Securitate de a examina agresiunea Israelului împotriva suveranității și integrității teritoriale a Ugandei. În același timp, delegația ugandeză adresează mulțumiri dumneavoastră, domnule președinte, celorlalți membri ai Consiliului de Securitate pentru acordul de a se convoca această reuniune.

În ziua de 28 iunie 1976, ora 4,00 est-africană și 1,00 GMT, excelența sa Idi Amin Dada, președintele Republicii Uganda, a fost informat telefonic de la turnul de control al aeroportului Entebbe că un avion francez deturnat, cu 257 persoane la bord, se rotește deasupra aeroportului, cerînd drept de aterizare, avînd combustibil pentru maximum 15 minute de zbor.

Președintele se afla în dilemă : să refuze permisiunea de aterizare, riscînd viața persoanelor de la bord, ori să accepte aterizarea la Entebbe a avionului deturnat, cu toate consecințele umanitare și politice ce decurg din acest act.

Pentru a evita perturbarea traficului aerian și a da posibilitatea autorităților ugandeze să identifice autorii și caracterul deturnării, avionul a fost îndrumat să aterizeze pe aeroportul vechi. O unitate de securitate a fost plasată pe aeroport pentru a interveni în caz de pericol.

Au fost necesare cîteva ore pentru a se realiza contactul direct cu cei care luaseră în stăpînire avionul.

Autoritățile ugandeze au stabilit că cei care au deturnat avionul sînt membri ai F.P.L.P., că la bord sînt 253 ostatici de diferite cetățenii și vîrste. La început, deturnătorii au declarat că nu permit nimănui să se apropie de avion, iar cordoanele de securitate pe care ugandezii le-au instituit să se mențină la o distanță de 50 m de avion. După parlamentări, președintele Ugandei i-a convins să permită trimiterea de gustări și răcoritoare ostaticilor. Grupul de comando a comunicat că așteaptă instrucțiuni de la conducătorii lor și doresc să se facă publicitate în presă despre aterizarea lor pe Entebbe. De asemenea, ei au pretins ca o declarație să fie făcută cunoscută opiniei publice mondiale.

Pornind de la îngrijorarea față de soarta ostaticilor, guvernul ugandez a acceptat difuzarea declarației la postul de radio și publicarea conținutului acesteia în presa locală, pentru a-i opri pe cei care luaseră în stăpînire avionul de la acte de violență. Inițial, autoritățile ugandeze au oferit carburanți și provizii pentru alimentarea avionului și continuarea zborului, însă au întîmpinat rezistența motivată a comandoului prin faptul că doresc să stabilească legătura cu șefii lor și să facă cu-



noscute lumii considerentele pentru care au deturnat avionul. Negocierile din prima zi, conduse, în manieră delicată și flexibilă, personal de președintele Amin, s-au soldat cu acordul comandoului de a transfera ostaticii, sub garda lor, în clădirea vechiului aeroport. Situația devenise foarte critică în momentul în care grupul de comando s-a iritat la gîndul posibilei dezarmări de către autoritățile ugandeze. Astfel se explică mutarea avionului foarte aproape de intrarea în clădire, pentru a-i face paza concomitent cu a ostaticilor. Membrii comandoului, din motive de prudență, au examinat clădirea, au ieșit din avion, au plasat exploziv în jurul acestuia și au cerut forțelor de securitate ugandeze să se îndepărteze pe o poziție aflată la 200 m depărtare de clădire. Răpitorii avionului erau înarmați cu grenade de mînă și pistoale automate.

Așa cum Uganda a informat prin comunicate transmise la radio și apărute în presă, soldaților ugandezi nu li s-a permis să se apropie de clădirea în care se aflau ostaticii. A fost una dintre condițiile puse de răpitori.

După transferul ostaticilor în clădire și purtarea altor negocieri, au fost obținute alte facilități pentru ostatici : aprovizionarea cu hrană, acordarea asistenței medicale.

În tot cursul zilei de 29 iunie 1976 s-au căutat modalități de găsire a unor soluții concrete, raportate și la cererile comandoului, pentru rezolvarea crizei. Spre sfîrșitul zilei grupul de comando a propus ca mediator pe ambasadorul Somaliei în Uganda.

În aceeași zi răpitorii au întocmit un tabel cu numele, cetățenia, naționalitatea, vîrsta și profesia ostaticilor. Încă nu se cunoșteau cererile grupului de comando. S-a acceptat intervenția, la nevoie, a unei echipe medicale.

La 30 iunie, ca urmare a raportului echipei medicale și a nenumăratelor apeluri ale președintelui Amin, au fost eliberați 47 de ostatici : bătrîni, bolnavi, copii. În această zi deținătorii ostaticilor au făcut cunoscute pretențiile lor : eliberarea a 53 de persoane închise în Israel, R. F. Germania, Franța, Elveția și Kenya.

Cererea a fost înaintată, prin ambasadorul somalez și autoritățile ugandeze, ambasadorului Franței la Kampala. Timpul limită pentru eliberarea deținuților, aducerea lor la Entebbe și punerea în libertate a ostaticilor a fost fixat pentru 1 iulie, ora 2,00 noaptea est-africană, ora 23,00 GMT.

Pînă în acest punct se poate evidenția rolul președintelui Amin în negocierile pentru eliberarea ostaticilor. Dovadă a eforturilor depuse sînt și cele două mesaje primite din partea președintelui Franței, prin care se exprimă întreaga gratitudine și se adresează rugămintea de a urgenta eliberarea tuturor ostaticilor.

La data de 2 iulie 1976, președintele Amin a trebuit să se deplaseze în Mauritius pentru a participa la deschiderea celei de-a 13-a sesiuni a conferinței Organizației Unității Africane. Din Mauritius a menținut permanent legătura cu autoritățile ugandeze, dispunînd măsuri care să faciliteze eliberarea ostaticilor. În calitatea sa de președinte al conferinței O.U.A., a adresat un apel tuturor statelor de a stărui asupra efortului care să conducă la eliberarea ostaticilor. A solicitat secretarului general al O.N.U., Kurt Waldheim, utilizarea bunelor oficii pe lîngă guvernele interesate, atrăgînd atenția asupra gravității situației.

Președintele Amin și-a scurtat șederea în Mauritius, revenind în țară în seara zilei de 3 iulie. A restabilit contactul cu cei implicați în criză, adresîndu-se ostaticilor, pentru a treia oară, în prezența ambasadorului somalez, asigurîndu-i că depune eforturi pentru eliberarea lor. Atunci a mulțumit președintele și ostaticilor pentru aprecierile lor ca urmare a eforturilor depuse de a-i salva. Cu greu a putut înțelege președintele Amin invazia israeliană la Entebbe.

Așa cum a fost informat președintele, în mesajul trimis de excelența sa Idi Amin Dada, la data de 3 iulie, ora 21,20 GMT, trei avioane de transport israeliene au aterizat prin surprindere și fără acordul autorităților ugandeze pe aeroportul internațional Entebbe. Avioanele s-au îndreptat spre clădirea vechiului aeroport, unde se aflau ostaticii și membrii echipajului avionului deturnat. Dintr-un avion au ieșit două jepuri în care se aflau o parte din invadatori. Folosind grenade, automate, aruncătoare de grenade, explozivi, au luat cu asalt clădirea și au atacat soldații ugandezi aflați la 200 m de clădire și înarmați cu armament ușor, așa cum ceruse comandoul. În urma atacului au fost uciși șapte teroriști, cîțiva ostatici, mai mulți soldați ugandezi, iar alții, răniți. De asemenea, invadatorii au aruncat în aer clădirea vechiului aeroport, au distrus pista și un număr de avioane militare aflate la sol, precum și instalații adiacente.

În concordanță cu informațiile pe care le deținem, confirmate dealtfel și de presa internațională, planul israelian de a



invada Entebbe a fost hotărît la Tel Aviv, la 1 iulie. Era ziua cînd președintele Amin reușise să-i determine pe teroriști să elibereze o parte din ostatici și să amîne data limită fixată pentru satisfacerea cererilor acestora. Delegația ugandeză deține și alte date din care rezultă că elaborarea planului israelian de invadare a teritoriului Ugandei a început din momentul aterizării avionului deturnat la Entebbe.

În altă ordine de idei, este interesant de reținut că în noaptea invaziei, la o oră și patruzeci de minute după aterizarea forțelor de comando israeliene la Entebbe, postul de radio «Vocea Americii» anunța succesul misiunii. Aceasta se întîmpla la ora 2,00, ora noastră oficială, și ora 23,00 GMT. Ziarele de limbă engleză de duminică, ce se difuzează de fapt sîmbătă începînd cu miezul nopții, publicau în detaliu succesul operației de la Entebbe. De exemplu, ziarul «The Suwday Express», în ediția de la ora 2,30 dimineața, duminică 4 iulie, relata cu vădită bucurie :

«După cum informează un purtător de cuvînt de la Tel Aviv, un comando israelian a eliberat astăzi ostaticii reținuți de grupul de guerilă pe aeroportul Entebbe din Uganda. Echipajul avionului francez a fost, de asemenea, eliberat. Puternice explozii de rachete au distrus aeroportul după decolarea celor trei avioane israeliene».

Aș dori să se înțeleagă că Uganda nu acceptă și nu încurajează pirateria aeriană. De aceea, dezmințim afirmațiile unor cercuri conducătoare din Israel potrivit cărora Uganda ar fi colaborat cu teroriștii.

Echipajul avionului francez ar putea să depună mărturie asupra condițiilor în care s-a ajuns la aterizarea pe aeroportul din Entebbe. După cum se cunoaște din presă, avionul companiei «Air France», cursa 139, a decolat din Tel Aviv spre Paris, cu escală la Atena. Deturnarea s-a produs după plecarea din Atena, avionul fiind obligat să aterizeze la Benghazi pentru alimentare. Inițial s-a îndreptat spre Khartum, însă nu i s-a permis aterizarea și, astfel, în condiții de risc, avînd combustibil numai pentru 15 minute de zbor, cursa 139 s-a încheiat la Entebbe. Se poate deduce că pirații au dorit să aterizeze la Khartum.

Uganda a acordat ajutor și ospitalitate ostaticilor. Răspunsul la actul umanitarist l-a constituit invazia israeliană. Prin acest act de agresiune, Israelul a provocat mari daune Ugandei. Cerem condamnarea cu fermitate a agresiunii israeliene împotriva Republicii Uganda, stat independent și su-

veran. Uganda cere compensații Israelului pentru pierderile de vieți omenești și distrugerile materiale provocate. Autoritățile noastre evaluează pierderile și vor fixa cuantumul compensațiilor.

In numele președintelui Amin, al guvernului și poporului ugandez, exprim mulțumiri statelor și organizațiilor, îndeosebi O.U.A., pentru mesajele de solidaritate exprimate țării mele, atît de încercată în urma agresiunii israeliene."

*Israel*. Chaim Herzog, ambasadorul Israelului la Națiunile Unite : „In calitate de reprezentant al guvernului israelian, acuzat ca urmare a plîngerii O.U.A., mă aflu aici de fapt ca acuzator al terorismului, al celor care îl practică, al statelor susținătoare și al Organizației Națiunilor Unite pentru ineficiența măsurilor preconizate. Acțiunea Israelului la Entebbe a fost salutată de opinia publică internațională întrucît a dat o lovitură hotărîtoare terorismului.

Reprezentantul Ugandei a evitat în cuvîntul său tocmai nodul gordian al problemei. Dați-mi voie să reconstitui evenimentele : Duminică, 27 iunie 1976, avionul francez, cursa 139, de pe ruta Tel Aviv—Paris, a fost deturnat de un grup de comando. La bord se aflau 256 pasageri și 12 membri ai echipajului. Teroriștii au beneficiat în reușita acțiunii de un control superficial pe aeroportul din Atena, ceea ce le-a permis să se îmbarce la bordul avionului cu pistoale și 20 de grenade. Pilotul francez a fost nevoit să aterizeze în Libia, țară pe unde trecuseră și miniștrii petrolului din țările O.P.E.C., făcuți ostatici la Viena, în decembrie 1975. Avionul francez a fost alimentat la Benghazi. Destinația piraților aerului, după un plan dinainte stabilit, era aeroportul Entebbe din Uganda. Avionul a aterizat luni, 28 iunie, cînd comandoul a fost întîmpinat de alți teroriști, înarmați. Președintele Amin a sosit deîndată la aeroport, salutîndu-i pe teroriști printr-un gest de bun venit și cu promisiunea de a-i ajuta să-și ducă la sfîrșit planul. Soldați ugandezi au fost postați în pază, cu armele îndreptate spre ostatici. Marți, 29 iunie, teroriștii și-au făcut cunoscute pretențiile : eliberarea a 53 deținuți în închisorile din Israel, R. F. Germania, Franța, Elveția și Kenya, fixînd ca termen 1 iulie, ora 3,00 dimineața. Au amenințat că vor ucide ostaticii dacă nu se răspunde favorabil cererii lor. În timpul eliberării a 47 de femei și copii, apoi a încă 100 pasageri, a ieșit în evidență cooperarea dintre președintele Amin și teroriști, precum și pericolul în care se aflau ostaticii «selecționați», bărbați, femei și copii, toți evrei. Ostaticii eliberați, ajunși la Paris, au descris tulburătoarea scenă a separării evreilor de ceilalți pasageri. În acest fel au revenit în memoria noastră acele de neuitat fapte ale trecutului, din timpul celui de-al doilea război mondial, de la Auschwitz, Dachau sau Buchenwald, dar și jurămîntul ca ele să nu se mai repete niciodată.

Hotărîrea guvernului israelian de a salva ostaticii de la Entebbe a fost determinată și de poziția președintelui Amin care, cu numai nouă luni în urmă, cerea în fața membrilor Consiliului de Securitate desființarea statului Israel.

De asemenea, teroriștii au făcut responsabil Israelul pentru eliberarea celor 53 deținuți, chiar dacă nu se aflau toți în Israel, pretinzînd ca schimbul să nu se facă în Franța sau în altă țară neutră, ci numai în Uganda. Guvernul israelian s-a aflat în fața unei singure alternative pentru salvarea ostaticilor. În noaptea de 3/4 iulie 1976, forțele aeriene de apărare au realizat operația de eliberare a ostaticilor și transportarea lor în Israel.

Israelul își asumă întreaga răspundere ce decurge din această acțiune și declară că nici un alt guvern sau alt eșalon din vreun stat nu a luat parte la întocmirea planului și executarea operației de la Entebbe. În timpul operației de salvare, trei ostatici au fost omorîți de teroriști, un ofițer superior israelian împușcat, iar cîțiva soldați și ostatici, răniți.

Probele dovedesc incontestabil acordul tacit al guvernului ugandez cu actul teroriștilor. Iată o parte din argumentele furnizate de echipajul avionului și de ostaticii eliberați :

— comandantul aeronavei a declarat că șeful comandoului, germanul Wilfred Böse, a cunoscut dinainte că destinația avionului era Entebbe ;

— cînd avionul a aterizat la Entebbe, femeia teroristă a spus : «totul este în ordine, armata se află pe aeroport» ;

— Böse a anunțat ostaticii, după aterizare, că se află într-un loc sigur ;

— imediat după aterizare, soldați ugandezi au încercuit avionul. Ei erau însoțiți de cinci teroriști arabi înarmați, care i-au îmbrățișat pe membrii comandoului. Cei cinci teroriști aflați pe aeroport în momentul aterizării avionului au participat apoi la paza ostaticilor și la negocieri ;

— după ce ostaticii au fost introduși în vechea clădire a aeroportului, președintele Amin a fost văzut strîngînd mîna

teroriștilor. Doi teroriști l-au îmbrățișat pe Böse, șeful comandoului ;

— înainte de aterizarea avionului deturnat la Entebbe, la aeroport s-au adus alimente pentru 260 pasageri și echipajul unui avion ce era așteptat, fapt confirmat de directorul aeroportului funcționarului companiei «Air France», Michael Cojot ;

— în primele 24 de ore paza ostaticilor a fost asigurată de soldați ugandezi, după care teroriștii au revenit refăcuți, au preluat armele automate de la ugandezi și o stație de radio portabilă. Deci, armele automate le-au fost date teroriștilor după aterizarea avionului deturnat la Entebbe ;

— teroriștii erau deserviți de două autoturisme conduse de ugandezi în uniformă ;

— în scop de intimidare a ostaticilor, periodic, două avioane cu reacție survolau zona aeroportului ;

— în timpul negocierilor, președintele Amin l-a exclus pe ambasadorul francez la Kampala de la contactul cu teroriștii, fiind singurul intermediar al dialogului ;

— pirații aerului păreau fără griji și relaxați în perioada cît s-au aflat la Entebbe. Ei părăseau clădirea aeroportului periodic și acționau într-o evidentă stare de siguranță că armata ugandeză nu va îndrăzni să se atingă de ei. Tony Russel, membru al Marelui Consiliu al Londrei, unul dintre ostaticii eliberați la Entebbe, a declarat într-un interviu acordat ziarului «London Times», la 5 iulie, că : «Președintele Amin avea posibilitatea să elibereze toți ostaticii, dacă ar fi dorit. Din momentul în care am coborît din avion, teroriștii nu mai erau într-o poziție dominantă. Aveam sentimentul că dacă președintele Amin dorea să ne elibereze după ce am fost transferați în clădirea aeroportului, acesta ar fi putut să o facă. Teroriștii nu dormiseră 30 de ore și nici nu dispuneau de armament suficient pentru a rezista unei acțiuni din partea armatei ugandeze» ;

— teroriștii care și-au pierdut viața la Entebbe au fost înmormîntați, alături de soldații ugandezi, cu onoruri militare.

Privind faptele, se pot trage două concluzii :

— guvernul ugandez a fost direct implicat în deținerea ostaticilor avionului deturnat ;

— autoritățile ugandeze nu și-au exercitat suveranitatea asupra teritoriului țării și, ca atare, nu au putut anihila reacțiile unei jumătăți de duzină de teroriști.



Se ridică întrebarea : ce rațiune a avut în vedere guvernul ugandez cînd a refuzat să înapoieze avionul deturnat companiei franceze, încălcînd astfel Convenția de la Haga, din 1970, al cărei semnatar este ? Sau, de ce au reținut autoritățile ugandeze pe bătrîna Dora Bloch, de 75 ani, și au refuzat să o predea consulatului britanic, motivînd ulterior că nu au cunoștință unde se află, deși fusese tîrîtă din spitalul unde era internată ? Iată un fapt care ne scutește de alte comentarii.

Acțiunea Israelului la Entebbe nu contrazice dreptul internațional și nici normele de morală. Într-adevăr, era îndreptățit să o facă.

Uganda a violat un principiu de bază al dreptului internațional, neizbutind să asigure protecția străinilor aflați pe teritoriul său. Mai mult, a încălcat Convenția de la Haga, semnată atît de Israel, cît și de Uganda. Art. 6 al acestei convenții stipulează :

«Orice stat contractant pe teritoriul căruia se află autorul sau autorul prezumat al infracțiunii, dacă apreciază că împrejurările justifică acest lucru, va asigura detențiunea acestei persoane sau va lua orice alte măsuri necesare pentru a asigura prezența acesteia. Detențiunea și măsurile respective trebuie să fie conforme cu legislația acelui stat, ele nu pot fi menținute decît pe durata necesară deschiderii urmăririi penale sau a unei proceduri de extrădare.

Statul respectiv va proceda imediat la o anchetă preliminară în vederea stabilirii faptelor.

Atunci cînd un stat a deținut o persoană conform prevederilor prezentului articol, el va înștiința imediat, despre această deținere, precum și despre împrejurările care o justifică, statul de înmatriculare a aeronavei, statul al cărui cetățean este persoana deținută și, dacă consideră oportun, orice alte state interesate. Statul care procedează la ancheta preliminară menționată va comunica prompt concluziile acesteia statelor mai sus arătate și le va indica dacă intenționează să-și exercite competența sa jurisdicțională.»

Art. 9 prevede :

«Atunci cînd o persoană sau grup de persoane, în mod ilicit și prin violență sau amenințare cu violența, pun stăpînire pe o aeronavă sau exercită controlul asupra ei, statele contractante vor lua toate măsurile corespunzătoare pentru ca comandantul legitim al aeronavei să recapete sau să mențină controlul asupra aeronavei. Orice stat contractant pe teritoriul căruia se află aeronava, pasagerii sau echipajul, înlesnește pa-

sagerilor și echipajului continuarea călătoriei lor cît mai grabnic posibil și restituie fără întîrziere aeronava și încărcătura sa celor care au dreptul să le dețină.»

Dreptul unui stat de a acționa armat pentru a-și proteja cetățenii săi aflați în mare pericol este recunoscut în doctrina dreptului internațional. În lucrarea «Autoapărarea în dreptul internațional», la pag. 87, prof. Bowett notează :

«Dreptul unui stat de a interveni prin folosirea forței pentru protejarea cetățenilor săi aflați în primejdie pe teritoriul altui stat este, în general, admis atît în doctrina juridică, cît și în practica statelor». În arbitrajul dintre Marea Britanie și Spania, din 1925, judecătorul Huber, în calitate de raportor al Comisiei, a statuat : «Oricum, nu se poate nega crearea unui precedent asupra suveranității naționale, în ciuda absenței oricărei prevederi convenționale, într-o problemă de certă importanță a unui stat pentru exercitarea protecției asupra cetățenilor săi și a proprietății acestora. În aceste circumstanțe, dreptul de intervenție poate fi invocat de orice stat. Numai limitele intervenției rămîn discutabile. Și cum această acțiune produce efecte derogatorii de la suveranitatea teritorială a unui stat, acțiunea trebuie să fie în mod necesar excepțională în caracterul ei și limitată la acele cazuri în care nici un alt mijloc de protecție nu este posibil. Acest lucru presupune ineficiența oricărui mijloc de protecție împotriva atacului actual sau iminent, asupra persoanelor sau bunurilor cetățenilor și, mai mult decît atît, un atac care rezultă din actele statului sau autorităților lui sau din actele unor indivizi sau grupuri de indivizi pe care statul nu este în stare sau nu poate să le prevină».

În lucrarea «Dreptul națiunilor», ediția a șasea, pag. 627, Brierly scrie : «Dacă debarcarea de trupe pentru a salva viețile cetățenilor aflați într-un pericol iminent datorat încălcării legii sau ordinii poate fi justificată, aceasta este o chestiune delicată. Cazuri ale acestei forme de intervenție au fost frecvente în ultima vreme. Cînd nu au fost însoțite de suspiciunea de amestec politic în treburile unui stat, acestea au fost, în general, privite ca fiind justificate de o necesitate reală de ultimă instanță pentru a acționa, în scopul salvării vieții cetățenilor pe care autoritățile locale nu-i pot proteja. Eforturile se cer a fi îndreptate spre a se găsi soluții de către O.N.U. Dar, dacă Națiunile Unite nu sînt capabile să intervină la timp și o acțiune de moment se impune în mod necesar, este foarte dificil să negăm legalitatea acțiunii în apărarea cetățenilor, întrucît este de datoria oricărui guvern responsabil să ia măsuri pentru a-i proteja, însă, fără îndoială, trebuie ca acțiunea să fie strict limitată în a asigura securitatea cetățenilor aflați în pericol.»

O'Connell, în «Dreptul internațional», ediția a doua, pag. 303, susține : «Dreptul internațional nu prohibă dreptul statelor de a-și proteja cetățenii ale căror vieții sau bunuri sînt periclitate de condițiile politice din alt stat, prevăzînd ca prezența fizică impusă pentru protecția lor să fie în limite proporționale cu situația respectivă. Dar intervenția se cere a fi temporară și impusă numai de asemenea împrejurări». Articolul 2 (4) din Carta Națiunilor Unite «Toți membrii Organizației se vor abține în relațiile lor internaționale de a recurge la amenințarea cu forța sau la folosirea ei împotriva integrității teritoriale ori independenței politice a vreunui stat, fie în orice alt mod incompatibil cu scopurile Națiunilor Unite» ar putea fi interpretat ca prohibind actele de forță împotriva integrității teritoriale și independenței politice a statelor și nu folosirea forței limitată la intenția și efectul de a proteja integritatea statului și interesele vitale ale cetățenilor săi, cînd mecanismul preconizat de Carta Națiunilor Unite nu este eficient.

Deturnarea de avioane este similară actelor de piraterie maritimă. Actele piraterești erau incriminate în dreptul internațional timpuriu, al Evului Mediu. În timpul luptelor împotriva comerțului cu sclavi și a pirateriei, au fost stabilite norme în dreptul internațional care au permis intervenția asupra navelor care transportau sclavi între Africa și America, dar și împotriva centrelor piraterești din nordul Africii. Principiul suveranității naționale era dominat atunci de principiile libertății umane.

Acțiunea Israelului la Entebbe a fost determinată de necesitatea salvării vieții cetățenilor săi, ostatici ai avionului deturnat, aflați în pericol de moarte.

Combaterea terorismului este o problemă de actualitate pentru toate țările. Astfel, în Uniunea Sovietică, la 3 ianuarie 1973, s-a publicat noua lege privind răspunderea penală în cazul deturnării de avioane. V. Ivanov, în «Izvestia» din 16 ianuarie 1973, dezbate pe larg această lege, arătînd preocuparea autorităților, evidentă și în literatura de specialitate pe această linie. La 4 decembrie 1970, «Pravda» a salutat eforturile Conferinței internaționale de drept aerian de la Haga, convocată din inițiativa Organizației Aviației Civile Internaționale, în

scopul adoptării unei convenţii referitoare la reprimarea capturării ilicite a aeronavelor. În noiembrie 1970, «Pravda» publică articolul semnat de O. Khlestov, prin care se susţine rezoluţia 2645 (XXV) a Adunării Generale a O.N.U. şi măsurile ce se impun a fi luate pentru bararea terorismului internaţional.

Un alt articol din «Izvestia», semnat de acelaşi O. Khlestov, la 16 ianuarie 1971, salută adoptarea Convenţiei de la Haga.

Demn de menţionat este şi articolul semnat de P. Ivseiev şi I. Koloşov, intitulat «Banditii aerului în afara legii», apărut în revista «Probleme internaţionale», Moscova, la 8 noiembrie 1971, în care se apreciază că rezoluţia 2645 (XXV) a Adunării Generale a O.N.U. şi Convenţia de la Haga din 1970 sînt instrumente menite să împiedice deturnările de aeronave, actele de terorism internaţional.

În baza dreptului la autoapărare, acceptat de dreptul internaţional gentium şi de Carta Naţiunilor Unite, a acţionat Israelul la Entebbe. În împrejurări similare, alte state s-au comportat în aceeaşi manieră în care a acţionat Israelul. Cu cîteva luni înainte, Consiliul de Securitate a luat în discuţie acţiunea Franţei, care a intervenit cu forţa pentru a elibera 30 de copii luaţi ostatici, într-un autobuz, la graniţa somaleză. Reprezentanţii unui grup de terorişti din Somalia au formulat unele cereri guvernului francez şi au ameninţat că vor ucide copiii dacă revendicările lor nu vor fi satisfăcute. Forţele armate franceze au iniţiat o acţiune de luptă împotriva teroriştilor. Un post de frontieră somalez a deschis focul, rănind grav un ofiţer francez. Teroriştii au omorît un copil, iar alţi cinci au fost răniţi. Forţele franceze au ripostat, cauzînd pierderi somalezilor. Dezbaterea din 18 februarie 1976 este cunoscută membrilor Consiliului de Securitate. Reamintesc că Franţa a respins orice acuzaţie de agresiune în acest caz. Franţa şi-a executat dreptul şi îndatoririle prevăzute în normele dreptului internaţional, aşa cum a făcut şi Israelul la Entebbe.

Cu prilejul incidentului «Mayaguez» de anul trecut (n.n. 1975), cînd Statele Unite au intervenit pentru salvarea marinarilor şi a navei respective, preşedintele Ford a declarat: «Hotărîrea de a folosi forţa a pornit 100% de la un singur scop: salvarea echipajului şi recuperarea navei».

S-ar putea prezenta şi alte cazuri similare din cazuistica internaţională, care justifică acţiunea Israelului şi dă dreptul oricărui stat să procedeze la fel în împrejurări care reclamă salvarea de urgenţă a cetăţenilor săi aflaţi în pericol iminent.



După astfel de convingeri s-a călăuzit şi guvernul britanic, în 1940, cînd marinarii englezi de pe un vas comercial au fost luaţi prizonieri de nava de război germană «Altmark» şi transportaţi spre Germania prin apele teritoriale ale Norvegiei, ţară neutră atunci. Flota de război britanică, în frunte cu distrugătorul «Cossack», a pătruns în apele teritoriale ale Norvegiei, în scopul salvării marinarilor făcuţi prizonieri. Winston Churchill a autorizat navele britanice să deschidă focul împotriva celor norvegiene dacă ar periclita acţiunea. El a transmis comandantului navei «Cossack» următoarea telegramă cu privire la poziţia faţă de torpiloarele norvegiene:

«Dacă deschid focul asupra noastră vă veţi apăra, fără a folosi mai multă forţă decît este necesar şi încetînd focul cînd îl întrerup şi ele».

Cu privire la acest episod, în memoriile sale, Winston Churchill notează: «Pentru noi, cei de acasă, şi pentru Cabinet nu era altă problemă mai importantă ca salvarea marinarilor făcuţi prizonieri».

Ceea ce a avut cu adevărat importanţă pentru guvernul Israelului a fost salvarea vieţii ostaticilor de la Entebbe, călăuzindu-se numai după consideraţii umanitare. Operaţia de la Entebbe nu a fost îndreptată direct împotriva Ugandei. Forţele israeliene nu au atacat Uganda şi cu atît mai puţin Africa. Ele au urmărit salvarea vieţii conaţionalilor lor, aflaţi în mîinile unui grup de terorişti, sprijiniţi însă de autorităţile ugandeze. Mijloacele folosite au fost cele minim necesare pentru a îndeplini scopul propus, în consens cu dreptul internaţional.

De-a lungul anilor Israelul a ajutat Uganda. Dar există o limită a cooperării. În 1972, preşedintele Amin a venit în Israel şi a cerut sprijin militar pentru realizarea planului său de invadare a Tanzaniei, inclusiv de bombardare a oraşului Dar Es-Salaam. La răspunsul categoric şi justificat, mareşalul Amin a adus schimbări radicale în relaţiile Ugandei cu Israelul.

La plîngerea formulată în faţa Consiliului de securitate de către Organizaţia Unităţii Africane, reamintesc colegilor africani textul rezoluţiei Consiliului ministerial al O.U.A. din 1970:

«Consiliul ministerial al Organizaţiei Unităţii Africane, întrunit în cea de-a 14-a sesiune, la Adis Abeba, Etiopia, din 27 februarie — 6 martie 1970;

Luînd cunoştinţă de declaraţia ministrului de externe al Etiopiei referitoare la deturnările de aeronave civile, punînd astfel în pericol securitatea pasagerilor ;

Conştient de consecinţele dezastruoase ce rezultă din acest gen de acte criminale împotriva siguranţei transportului aerian internaţional ;

1. Condamnă toate încercările şi actele de deturnare ori sabotaj îndreptate împotriva aeronavelor civile ;

2. Cheamă toate statele să adopte cele mai pertinente măsuri pentru a proteja transporturile aeriene ;

3. Solicită statelor să reţină şi să pedepsească pe cei ce săvîrşesc asemenea acte, în scopul măririi siguranţei transporturilor aeriene».

În acest context, amintesc discuţiile de luna trecută din Consiliul de Securitate, cînd reprezentantul U.R.S.S. cita cuvintele unui fost ministru de externe sovietic, Maxim Litvinov, în discuţiile privind problema terorismului, şi anume : «Pacea este indivizibilă». Am căzut de acord atunci că şi terorismul este indivizibil. Nu-l poţi separa în părţi admise şi neadmise. Am convenit ca statele să se unească în eforturile lor pentru a eradica terorismul, pentru a nu lăsa ca umanitatea să fie afectată de acest flagel. Dacă terorismul este un rău, atunci el este aşa pentru toţi, în orice ocazie, indiferent cine îl comite şi cine este victima. Terorismul trebuie eliminat din viaţa popoarelor.

Concluzionînd asupra operaţiei de la Entebbe, primul ministru al Israelului a declarat, la 4 iulie 1976, în Knesset :

«Operaţia de salvare a ostaticilor de la Entebbe se constituie ca o realizare de mare importanţă în lupta împotriva terorismului. Aceasta este contribuţia Israelului la lupta umanităţii împotriva terorismului internaţional. Ea nu trebuie privită ca un punct final al luptei. Vor fi necesare noi eforturi, noi metode, perseverenţă. Terorismul nu va trebui să ne găsească imobilizaţi sau rutinaţi în lupta noastră».

Este de datoria naţiunilor lumii ca, neţinînd seama de diferendele politice dintre state, să se unească împotriva duşmanului comun al umanităţii — terorismul — flagel care nu se pleacă în faţa nici unei autorităţi, nu are graniţe, nu respectă suveranitatea statelor, ignoră umanismul şi nu are limite în privinţa cruzimii actelor de teroare. Chemăm O.N.U. să declare război terorismului, să-l scoată în afara legii, să-l eradicheze. Sîntem încredinţaţi că principiile după care s-a călăuzit Israelul vor fi aceleaşi şi în timpul deliberărilor."



*Uganda*. Dl Abdullah : „Nu vreau să dau acum replici la discursul reprezentantului Israelului. Vreau să subliniez un punct important al discuţiilor, şi anume : pînă la invazia Israelului din 4 iulie 1976, preşedintele Amin a acţionat şi a reuşit să elibereze mai mult de jumătate dintre ostatici. Preocupat de soarta ostaticilor, şi-a întrerupt şederea în Mauriţius.

În cazul Dorei Bloch, ea a fost tratată la cel mai bun spital din Uganda, iar în seara zilei de sîmbătă 3 iulie, întrucît se simţea bine, a fost trimisă la aeroport, la grupul de ostatici.

Israelul a comis un act de agresiune invadînd aeroportul Entebbe, unde ostaticii erau în mîna teroriştilor. Forţele israeliene au folosit toate tipurile de arme, provocînd mari pierderi Ugandei. La plecare au luat pe toţi ostaticii în viaţă, morţi sau răniţi, ca şi pe soldaţii invadatori. Este de datoria Israelului să răspundă cu privire la soarta doamnei Bloch.

Deşi la început am evitat, aduc la cunoştinţa Consiliului de Securitate rolul pe care l-a avut Kenya în această agresiune. La 1 iulie o misiune militară specială israeliană s-a deplasat la Nairobi pentru a discuta planul invaziei cu autorităţile kenyene şi a-şi asigura sprijinul. Avem dovezi de netăgăduit că cererile Israelului au fost acceptate de Kenya. «Avioanele invadatoare israeliene — potrivit relatării lui James Mac Marus şi apărută în ziarul londonez „The Guardian", din 5 iulie 1976 — nu numai că au avut permisiunea să survoleze Kenya, dar au avut posibilitatea să aterizeze, uşurîndu-li-se drumul în Uganda şi reîntoarcerea în Israel».

Alte detalii în legătură cu raidul sînt publicate în ziarul englez «Financial Times», de luni 5 iulie : «Potrivit relatărilor din Nairobi, un număr mare de ofiţeri de securitate israelieni care au sosit în oraş săptămîna trecută s-au alăturat securităţii kenyene pe aeroportul Embakasi în timpul cît avioanele israeliene au alimentat. Totodată, pe aeroport s-a acordat asistenţă medicală răniţilor».

Uganda nu intenţionează să ia nici o măsură restrictivă împotriva Kenyei, apreciind că a fost indusă în eroare pentru a colabora la acest act oribil."

*Israel*. Dl Herzog : „Remarcile reprezentantului Ugandei în problema Dorei Bloch ne miră. Permiteţi-mi să citez din «The New York Times» de astăzi, 9 iulie 1976 :

«În Camera Comunelor din Marea Britanie un ministru a declarat ieri că d-na Bloch a fost vizitată în spital de un mem-

bru al înaltei Comisii britanice, în ziua ce a urmat raidului israelian». Deci, pe 4 iulie 1976, diplomatul a relatat că : «...aceasta era păzită de doi oameni în uniformă şi că nu i s-a mai permis accesul cînd a revenit, o oră mai tîrziu. D-na Bloch a fost internată în spital vinerea trecută, dar nu se consemnează în registru tratamentul şi data ieşirii din spital»."

*Somalia*. Dl Hussein : „Am solicitat să participăm la această dezbatere pentru a ne alătura celor ce ne-au precedat şi a ruga Consiliul de Securitate să condamne cu tărie guvernul de la Tel Aviv pentru actul de agresiune pe care l-a comis împotriva poporului şi guvernului ugandez. Cerem Consiliului de Securitate să procedeze în această manieră întrucît a fost încălcată suveranitatea unui membru al O.N.U. Acest act de terorism şi agresiune dezlănţuit de guvernul israelian împotriva Ugandei amenință ţelurile şi principiile Cartei O.N.U., constituie un real pericol pentru pacea şi securitatea internaţională.

Poporul şi guvernul Republicii Democratice Somalia a primit cu adîncă indignare vestea unui asemenea act ilegal de agresiune. Acest sentiment este oglindit şi în telegrama transmisă de Mohamed Siad Barre, preşedintele Somaliei, preşedintelui Ugandei, Idi Amin. În respectiva telegramă, al cărui text a fost difuzat ca document oficial membrilor Consiliului de Securitate, preşedintele Somaliei declara :

«Am aflat cu consternare despre actul de agresiune al forţelor speciale israeliene pe aeroportul Entebbe, la 4 iulie 1976. Această acţiune fără precedent contravine normelor de conduită internaţională. Comunitatea internaţională trebuie să tragă concluziile necesare şi să ia măsuri ca un asemenea act să nu se mai repete. Actul trebuie condamnat cu tărie de întreaga comunitate internaţională...»

Este bine cunoscut faptul că Israelul s-a angajat, în decursul anilor, în acţiuni de violenţă şi subminare a regimurilor unor state din Africa şi din alte părţi ale lumii. A devenit un obicei ca delegaţii Israelului la forurile internaţionale să ne amintească, aşa cum a făcut-o în şedinţa din 9 iulie a Consiliului de Securitate, despre atrocităţile nazismului în Europa, din dorinţa de a impresiona şi cîştiga simpatizanţi. Israelul trebuie să fie conştient că, dacă omenirea l-a condamnat pe Hitler şi a dezavuat doctrina sa, bazată pe rasism, se poate aştepta la acelaşi lucru din partea comunităţii internaţionale



din moment ce practică o politică rasistă, identică cu cea a lui Hitler de ieri şi cu cea a regimului minoritar rasist de astăzi de la Pretoria.

Guvernul israelian pretinde că a plănuit şi executat singur operaţia din Uganda. Guvernului şi poporului somalez îi vine foarte greu să creadă că Israelul nu a primit o mînă de ajutor din partea susţinătorilor săi obişnuiţi în realizarea acestei aventuri, aşa cum s-a întîmplat în toate acţiunile militare din trecut. Avem sentimentul că la mijloc este o conspiraţie mai largă, că adevărul va ieşi la iveală şi că oricine ia parte la asemenea acte reprobabile va fi în final descoperit.

În tot timpul pledoariei sale, reprezentantul Israelului, ca un avocat al agresiunii, a încercat să bage zizanie între statele arabe şi cele africane. El a încercat să prezinte o versiune eronată a incidentului de la Loyada, acel mic sat de la graniţa dintre Somalia democratică şi aşa-zisa Somalie franceză. În efortul desperat de a justifica agresiunea provocată de guvernul statului său, reprezentantul Israelului a apelat şi la alte exemple de acţiuni violente săvîrşite de alte state. Acţiunile de la Mayaguez, Loyada şi Entebbe sînt acte de agresiune din partea acelor state care, datorită forţei lor, sînt tentate să nu mai respecte principiile şi normele dreptului internaţional.

În concluzie, delegaţia somaleză roagă Consiliul de Securitate să ia măsuri adecvate şi prompte împotriva Israelului, de condamnare a actului său de agresiune împotriva Republicii Uganda."

*Israel*. Dl Herzog : „Greutatea probelor care demonstrează complicitatea Ugandei a crescut, pe măsură ce s-au obţinut şi au fost analizate alte declaraţii ale ostaticilor eliberaţi şi alte probe. Ştim acum că pe harta şefului comandoului, Wilfred Böse, care a utilizat-o imediat după ce avionul a decolat din Atena, era conturat traseul Atena—Benghazi—Entebbe. Ştim de asemenea, din presă, că înaintea sosirii avionului deturnat la Entebbe, Idi Amin şi-a trimis avionul personal în Somalia pentru a-l aduce la Entebbe pe şeful teroriştilor, care a preluat controlul avionului şi conducerea negocierilor.

Avionul a fost deturnat la Atena de patru terorişti. La Entebbe comandoul s-a întărit cu încă cinci terorişti. Unui număr de şapte terorişti ucişi la Entebbe li s-au acordat onoruri militare de către guvernul ugandez. După toate datele, întăririle teroriştilor au venit la Entebbe în maşini oficiale

ugandeze, una fiind condusă de un militar ugandez în uniformă.

În ciuda probelor care confirmă că teroriștii autori ai deturnării au primit ajutor și întăriri la Kampala, atît mesajul lui Idi Amin către Consiliul de Securitate, conținut în documentul S/12124, cît și cele două intervenții ale ministrului de externe ugandez de vineri 9 iulie nu fac nici o referire la această chestiune capitală.

Am ascultat cu atenție expozeul ministrului de externe al Mauriţiului, dar nici domnia sa nu a făcut vreo referire la sprijinul primit de teroriști pe aeroportul Entebbe. După spusele sale, nici nu s-ar putea vorbi de așa ceva. Fără îndoială, elocința ministrului de externe al Mauriţiului poate fi egalată numai de trecerea cu vederea a datelor elocvente.

După operația israeliană de salvare, în ziarul francez «Le monde» din 5 iulie apăreau unele detalii cu privire la desfășurarea deturnării : «La sosirea pe Entebbe, grupul de comando știa că va primi întăriri : 4 sau 5 palestinieni înarmați cu pistoale mitralieră».

Informații asemănătoare au apărut în multe alte ziare, reviste, în emisiunile posturilor de radio și televiziune, obținute de la ostatici după aterizare ori furnizate în mod oficial de guvernele statelor implicate.

Nu există nici o îndoială că teroriștii au beneficiat de sprijin în Uganda. Dacă Uganda nu era implicată, puteau teroriștii să primească întăriri la Entebbe ? Și apoi, dacă nu a existat nici o înțelegere, unde sînt ceilalți teroriști ? Ce s-a întîmplat cu cei doi sau trei supraviețuitori în urma operației de pe aeroportul Entebbe ? De ce se refuză extrădarea lor, așa cum prevede Convenția de la Haga din 1970 ?... Iar acum, aflăm cu surprindere că guvernul ugandez amenință pe străinii aflați în Uganda, pentru a influența dezbaterile din Consiliul de Securitate. De asemenea, vreau să atrag atenția Consiliului că, după 10 zile de la eliberarea ostaticilor, avionul companiei «Air France», deturnat nu a fost predat deținătorului legal, continuînd să se afle la Entebbe... [1]

---

[1] Ambasadorul israelian la O.N.U., Herzog, a răspuns în pledoaria sa intervențiilor făcute de reprezentanții acelor state care au condamnat intervenția Israelului în Uganda, și anume : Mauritius, Somalia, Tanzania, Iugoslavia, Mexic, Uniunea Sovietică, Algeria, Pakistan și Libia. Consiliul de Securitate nu a adoptat nici o rezoluție în această problemă, fiind blocat prin vetoul S.U.A.



În concluzie, exprim mulțumiri delegațiilor care au dovedit curaj și au adoptat o poziție clară și fără echivocuri de condamnare a terorismului internațional, situîndu-se pe poziția de apărători ai demnității umane."

## Transcrierea unor convorbiri telefonice dintre colonelul Bar Lev și președintele Idi Amin

Miercuri, 30 iunie, ora 2,00 p.m.

— Domnul președinte ?

— Cine-i la telefon ?

— Colonelul Bar Lev.

— Ce mai faci, prietene ?

— Ce mai faceți dumneavoastră ?

— Sînt bucuros că te aud.

— Vorbesc de acasă. Am auzit ce s-a întîmplat. Pot să vă întreb pe dumneavoastră cîte ceva în legătură cu aceasta ?

— De acord, doar îmi ești prieten.

— Aveți o mare ocazie să rămîneți în istorie ca apărător al păcii. Mulți oameni de peste hotare, în Anglia, în America, în Europa, au scris nefavorabil despre dumneavoastră. Aveți acum prilejul să arătați că lucrurile stau altfel. Dacă dumneavoastră eliberați acei oameni nevinovați, veți rămîne în istorie ca o mare personalitate și-i veți contrazice pe cei care nu vă agreează. Cînd am auzit știrile la radio, tot timpul m-am gîndit la așa ceva.

— Chiar acum au fost puși în libertate 47 ostatici și au fost predați ambasadorului francez. Ar fi bine și util să ascultați știrile transmise de Radio Uganda, la ora 5,00 p.m.

— Ce știți despre ostaticii israelieni ?

— Conducătorii acțiunii declară că, dacă guvernul Israelului nu va da curs condițiilor puse de ei, vor arunca în aer avionul francez împreună cu toți ostaticii. Au fixat ca termen ziua de mîine, ora 12,00 GMT. Așa că eu te sfătuiesc, dragă prietene, să raportezi primului ministru Rabin și generalului Dayan să răspundă favorabil cererilor F.P.L.P., să eli-

bereze deținuții. Eu, de asemenea, voi face tot ce îmi stă în putință. Le-am dat saltele, pături, le acordăm asistență sanitară. Există o persoană care a necesitat îngrijiri medicale în spital. Dacă medicul va crede de cuviință, va fi trimisă cu avionul la Paris. Aș dori ca și dumneavoastră, guvernul israelian, să faceți tot ce e posibil pentru salvarea ostaticilor. Chiar acum am vorbit cu israelienii, sînt bine. Au făcut declarații pentru televiziune și m-au rugat să transmit acest mesaj guvernului dumneavoastră.

— Domnule președinte, dumneavoastră sînteți conducător în Uganda. Cred că aveți puterea să eliberați acei oameni nevinovați. Veți rămîne în istorie pentru aceasta.

— Îmi ești prieten și am spus-o aceasta și ziariștilor americani, le-am vorbit despre prietenul meu, colonelul Bar Lev. Mi-ar face plăcere să te întîlnesc. Sînt pregătit să negociez în această afacere dintre israelieni și arabi. Aș dori să spui guvernului israelian acest lucru, să accepte cererile palestinienilor pentru a-i salva pe ostatici, negociind prin intermediul Franței.

— Puteți face ceva pentru a-i opri să nu-i omoare pe ostatici ?

— Pot face ceva, dacă guvernul dumneavoastră va accepta imediat cererile. Ei mă vor chema la telefon curînd. La ora 5,00 vor da publicității hotărîrea finală, așa că lucrurile trebuie rezolvate cît mai repede, pînă mîine la prînz. Dacă nu, vor arunca avionul în aer și ucide ostaticii. Guvernul israelian trebuie să facă tot posibilul pentru a-i salva pe ostatici.

— Domnule președinte, dacă doriți să fiți o mare personalitate, să rămîneți în istorie, atunci trebuie să eliberați ostaticii. Este ocazia să arătați tuturor ce fel de om sînteți.

— Cum o mai duci, dragă prietene, dar soția ?

— Sîntem bine. Doriți să vin la dumneavoastră ?

— Mi-ar face plăcere să te văd.

— Puteți să-i opriți de la crimă pînă vin eu ?

— Poți lua legătura cu guvernul israelian repede, astfel încît să le pot da un răspuns ?

— În regulă, domnule președinte. Am să vă chem la telefon mai tîrziu.

— Mă poți chema oricînd. Acum sînt la aeroport. N-am dormit de trei zile. Doresc să salvez acești oameni.



Joi, 30 iunie, ora 11,05 p.m.

— Am transmis opinia și sugestia dumneavoastră guvernului țării mele. Mi-au spus că acceptă sfatul dumneavoastră și vor acționa ca atare, așa cum ați propus, prin guvernul francez. Acum încerc să găsesc o cale pentru a vă vizita.

— Dacă vei veni, nimeni nu-ți va face nici un rău, îmi ești prieten.

— Am încredere în dumneavoastră.

— Fiul meu, Sharon, îți transmite salutări.

— Mulțumesc, excelență. Sper că veți face tot ce e posibil, pînă voi găsi modalitatea de a vă vizita, să nu li se întîmple nimic rău ostaticilor.

— Acum sînt cu conducătorul F.P.L.P. A sosit chiar acum. Cel cu care am discutat anterior era adjunctul său. Acum factorul de decizie este aici. Cu patruzeci de minute în urmă mi-a spus că nu-și schimbă hotărîrea dacă pînă mîine, la ora 10,00 a.m., nu primește răspuns la cererile formulate.

— Excelență, voi face tot posibilul să vă văd. Încerc să vă fiu de folos. Cînd am ascultat știrile la radio, mi-am zis : „Acum președintele Amin are o mare șansă să se remarce. Toată lumea va vorbi despre el". Vă rog, opriți vărsarea de sînge. Încerc să vin la dumneavoastră și să găsim o soluție.

— Dar au început separarea celor 145 de evrei și au spus că vor înconjura cu exploziv locul unde se află, așa că trebuie să le dau urgent un răspuns.

— Eu sînt doar o persoană particulară. Amintiți-vă că întotdeauna v-am dat sfaturi bune. Aveți putere să interveniți în țara dumneavoastră. Dacă se va întîmpla ceva rău, veți fi blamat. Dacă salvați ostaticii, atunci vă veți bucura de cele mai înalte aprecieri. Care mai este situația, excelență ?

— Ei refuză. Au înconjurat clădirea în care se află ostaticii și au spus că pot arunca totul în aer, apoi armata ugandeză poate să-i rețină.

— Am înțeles. Dar, nu cred să aibă ei atît de mult exploziv. Nu au putut urca în avion prea mult exploziv. Aș dori să înțelegeți că ei vor eliberarea unor criminali, care au ucis oameni nevinovați, femei și copii. Nu cred că dacă cineva vrea să vă omoare, dumneavoastră îl eliberați. De aceea nu este ușor să convingi guvernul israelian, alte guverne să elibereze niște criminali. Dumneavoastră trebuie să înțelegeți aceasta.

Mă adresez dumneavoastră ca unui militar. Dumneavoastră n-ar trebui să acceptați vreodată eliberarea unui criminal. Sint sigur că dumneavoastră, ca președinte, puteți lua orice hotărire în țara dumneavoastră.

— Sint întru totul de acord cu ceea ce ai spus. Situația însă este foarte complicată. Ei au adus încărcătura explozivă puternică (trinitrotoluen) pe corpul lor.

— Domnule președinte, aș dori să-mi acordați o zi sau două pină aș putea veni să vă ajut. Puteți să-i mai țineți liniștiți încă două zile ?

— Ei refuză. Ultimul termen este miine la prinz, și nu vor să mai aștepte. Declară că dacă nu se satisfac cererile, vor ucide ostaticii. Totul este pregătit. Cu o simplă apăsare pe buton va sări totul în aer, ostaticii și ei.

— Unde sint oamenii, în hotel sau în avion ? Unde dorm ?

— Toți se află în vechea clădire, de la capătul aeroportului Entebbe. Am construit o nouă clădire. Cea veche nu a fost dărimată, acolo sint ostaticii. Nu este nici un avion acolo. Ei ne-au cerut să fie îndepărtate toate avioanele, iar avioanele forțelor noastre aeriene sint în afara aeroportului Entebbe. Au pus exploziv puternic peste tot. Două cordoane cu exploziv înconjoară clădirea, prin interior și exterior. Au venit cu mult exploziv în avion. Cred că au avut oameni de încredere la Atena și nu au controlat cutiile.

— Unde este avionul francez ?

— În apropierea mea. Au citiva oameni în el cu explozivi și sint pregătiți să-l arunce în aer. Dacă poți convinge guvernul israelian să-i elibere pe cei care-i numești criminali... atunci poți salva viața a 200 de oameni. Ei au declarat că sint pregătiți să-i omoare pe toți. Vor începe cu aruncarea în aer a avionului și, apoi, printr-o explozie puternică, vor omorî pe toată lumea. Au spus că dacă va veni vreun avion în Uganda, automat vor arunca totul în aer. Doresc să poarte tratative numai prin intermediul Franței. Le-am spus că am prieteni în Israel, pe tine, pe generalul Dayan, chiar pe primul ministru, că pot duce tratative cu aceștia, însă ei doresc să negocieze numai prin intermediul guvernului francez.

— Vă reamintesc, domnule președinte, aveți o mare ocazie de a vă remarca.

— Transmiteți guvernului dumneavoastră să intervină pe lingă autoritățile kenyene, pentru a elibera deținuții ceruți, altfel se va întimpla ceva nedorit în Kenya. Conducătorii pa-



lestinieni mi-au solicitat ca, luind legătura cu Israelul, să vă transmit un mesaj și pentru Kenya, în caz contrar vor trece la represalii.

— Bine, domnule președinte, am să fac tot ce îmi stă în putință, dar eu sint persoană particulară. Vă reamintesc însă de prilejul ivit de a rămine în istorie ca o mare personalitate. Am să încerc să fac ce mi-ați cerut.

— Transmite guvernului că mi-ar face plăcere să te întilnesc pe o poziție importantă.

— Mulțumesc foarte mult și noapte bună, excelență !

Joi, 1 iulie, după ora 10 dimineața (la scurt timp după expirarea ultimatumului).

— Informează în mod oficial guvernul israelian că F.P.L.P. va transmite un comunicat la 11,00 a.m. (2,00 p.m., după ora Africii de Est). Aceasta e singura știre pe care ți-o pot da, primită de la ei. Am intimpinat mari dificultăți, în discuții, pină acum. Este bine să așteptați comunicatul ce se va transmite.

— Puteți să-mi spuneți ce s-a întimplat, ce probleme deosebite s-au ivit ?

— Ceea ce v-am spus nu este secret, afirmațiile mele sint înregistrate de „Vocea Americii".

— Puteți să-i determinați să nu facă nimic rău pină vin eu ? Sint purtătorul unor propuneri deosebit de interesante.

— Sună-mă după ce vei audia comunicatul.

— Domnule președinte, cum a fost posibil ca ei să primească în Uganda ajutoare ? La început erau șase în avion, acum sint mai mulți, aproape 20... Cum de au ajuns în Uganda ?

— Erau în avion. Nu erau doar șase, ci aproape 30. Nu a intrat nimeni, în afara celor din avion, în Uganda. Pentru informare, am încercat să-i urc pe ostatici în autobuze și să-i duc în direcții diferite, dar teroriștii au cerut ca toți să fie ținuți la un loc, în vechea clădire a aeroportului. Este deosebit de greu pentru mine, am făcut tot ce am putut. Cred că guvernul Israelului este răspunzător pentru soarta israelienilor, a pasagerilor cu dublă cetățenie, pentru ceilalți ostatici.

— Guvernul țării mele încearcă să facă ceva, dar ar dori să ne dați citeva sugestii. Însă, vă spun încă o dată, aveți prilejul să vă remarcați ca o mare personalitate și să rămineți în istorie. Nu vă lăsați influențat.

— Eu nu sînt influenţat de nimeni. Eu iau singur deciziile şi am să fac totul pentru a salva vieţile israelienilor şi ale celorlalţi pasageri. Dacă ai ceva extrem de important, spune-mi, dar ascultaţi comunicatul, sună-mă şi am să-ţi spun ce trebuie făcut. Doresc să spun din nou că voi face tot ce voi putea, ca şi pînă acum, dovadă că toţi ostaticii, inclusiv echipajul, sînt în viaţă... Trebuie să aveţi însă în vedere poziţia mea şi să nu mă acuzaţi că am colaborat cu teroriştii, care nu sînt nişte persoane nevinovate. Poziţia mea este extrem de dificilă şi trebuie să înţelegeţi acest lucru. Întreaga lume trebuie să înţeleagă acest lucru.

— Ştiu că sînteţi un brav soldat şi că dumneavoastră puteţi preveni un masacru, o vărsare de sînge. Nimeni nu vă poate da alte indicaţii. Dumneavoastră puteţi face ceea ce este spre binele poporului ţării dumneavoastră. Nimeni nu poate face altceva în ţara dumneavoastră.

— Ei au înconjurat locul unde se află ostaticii cu exploziv. Soldaţii ugandezi au fost înlăturaţi de acolo. Viaţa ostaticilor este în mîinile lor. Ce aş mai putea face acum ?

— Le puteţi spune că ei sînt oaspeţi în ţara dumneavoastră şi că au pus-o într-o situaţie dificilă. Dacă aşa ceva s-ar fi petrecut în Israel, şi s-a întîmplat, ne-am fi orientat spre eliberarea ostaticilor. Lumea nu va accepta niciodată ceea ce pretindeţi dumneavoastră, şi anume, că armata nu a putut anihila şase sau zece oameni.

— Ai afirmat că ei niciodată nu vor reuşi aşa ceva în ţara noastră. Iată că acum eu pot să ucid pe terorişti.

— Dumneavoastră le-aţi asigurat protecţie. Dar ei se află în Uganda de parcă ar fi într-un hotel. Dumneavoastră sînteţi prieten al palestinienilor şi al arabilor, aşa că nu ar trebui să vă creeze dificultăţi, să vă facă rău. Ei n-ar trebui să acţioneze în Uganda şi să gîndească în aşa fel încît să le fie indiferent ce se petrece în Uganda. Dumneavoastră sînteţi prietenul lor şi, ca atare, ei ar trebui să se gîndească la dumneavoastră. Cred că ei nu vor întreprinde nimic dacă preşedintele Idi Amin le va cere aceasta şi vor amîna orice acţiune încă o zi, cînd voi veni la dumneavoastră.

— Doresc să-ţi spun că ei nu sînt ca nişte oaspeţi la un hotel. Ei sînt împreună cu ostaticii şi dacă noi am întreprinde vreo acţiune punem în pericol viaţa ostaticilor. Ei nu sînt oaspeţii mei. Sînt de acord că sînt un bun prieten al lor. Doresc să fie pace în Palestina. Este problema guvernului dumneavoastră. Trebuie să puneţi punct politicii şi activităţii sioniste.

Duminică, 4 iulie, ora 1,00 a.m. (după raidul forţelor israeliene. Amin încă nu cunoştea nimic despre acest raid).

— Domnule preşedinte, vreau să vă mulţumesc pentru cooperare. Vă mulţumesc foarte mult.

— Ştii că nu am avut succes.

— Vă mulţumesc foarte mult pentru cooperare. Ce ? Cooperarea nu a avut succes ? De ce ?

— Ce aş mai putea face ?

— Am dorit să vă mulţumesc, excelenţă, pentru conlucrare.

— Am făcut eu ceva ?

— Aţi făcut exact ce am dorit eu.

— Ce... Ce... Ce s-a întîmplat ?!

— Ce s-a întîmplat ?

— Da ?!

— Nu ştiu.

— Nu poţi să-mi spui ?

— Nu, nu ştiu. Am fost însărcinat să vă mulţumesc pentru cooperare.

— Poţi să-mi spui ceva despre ceea ce vrei să sugerezi ?

— Un prieten aflat în legătură cu guvernul mi-a cerut să vă mulţumesc pentru cooperare. Nu ştiu ce a vrut să spună, cred că dumneavoastră ştiţi.

— Nu ştiu. De curînd m-am întors din Mauritius.

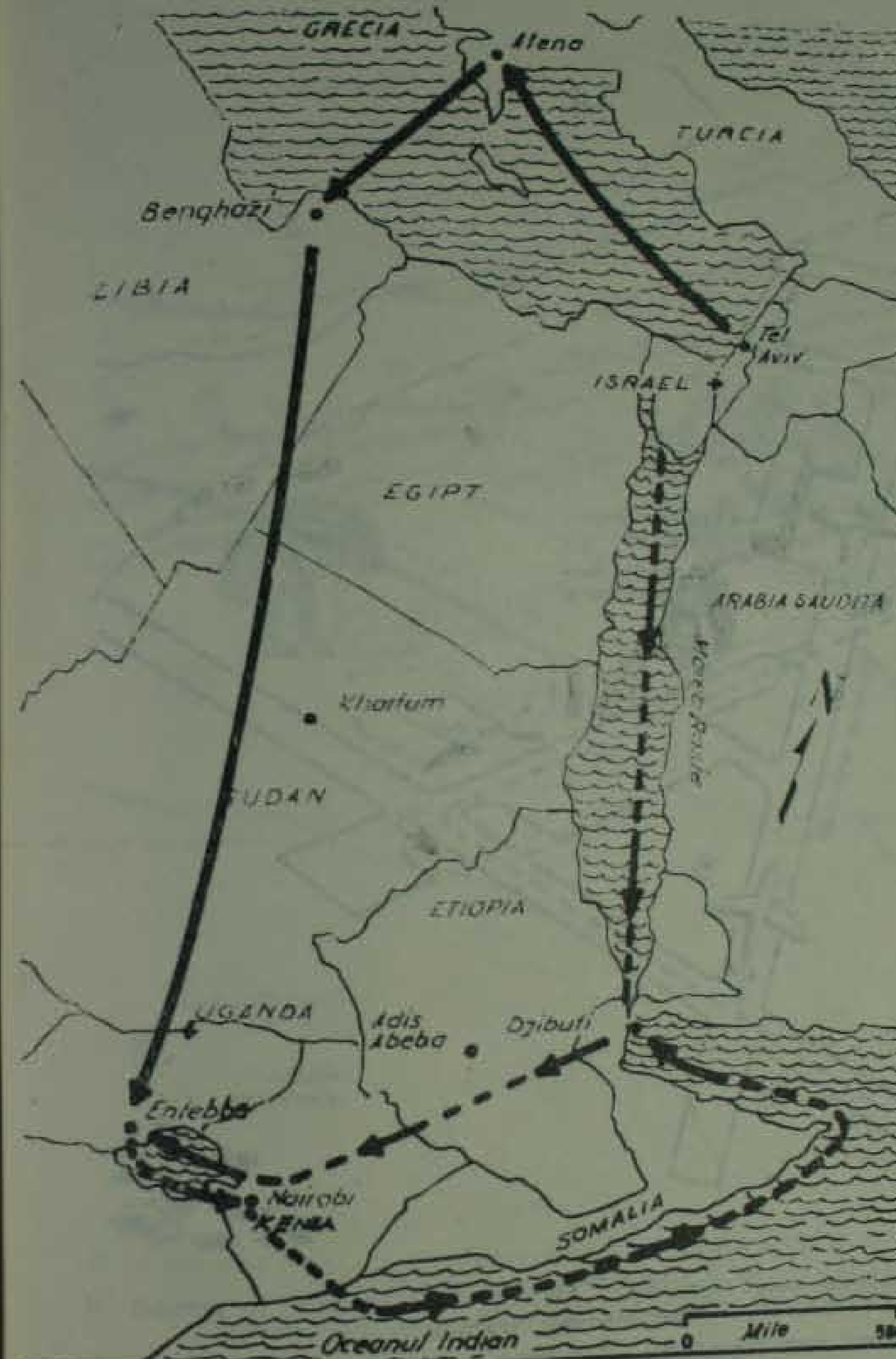
— Ah....

— În legătură cu soluţionarea problemei, îţi reamintesc că ultimatumul expiră mîine dimineaţă.

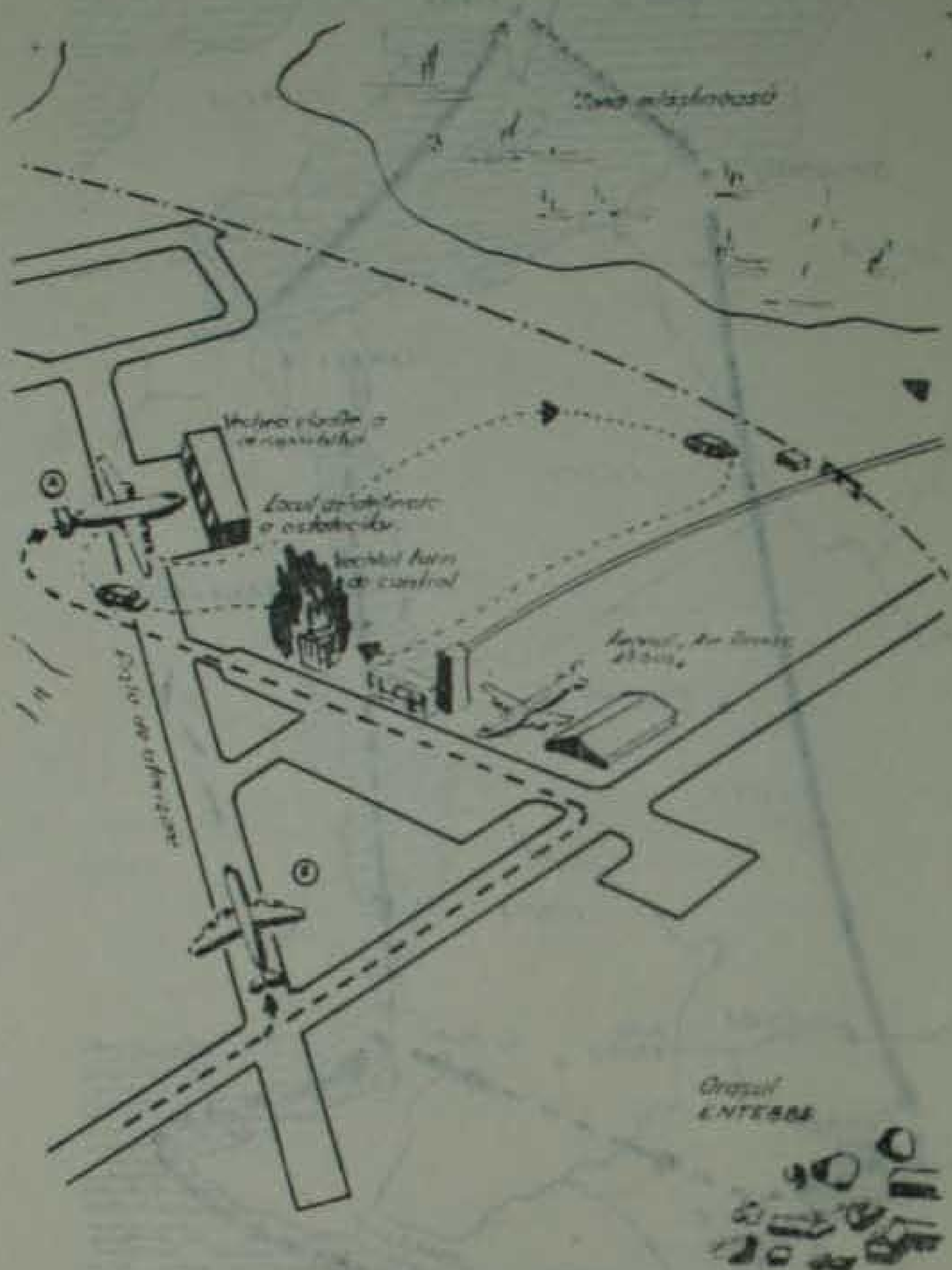
— Am înţeles foarte bine. Vă mulţumesc pentru cooperare. Poate vă sun din nou mîine dimineaţă. Vreţi să vă sun mîine dimineaţă ?

— Da.

— Foarte bine. Mulţumesc, excelenţă. La revedere !




Traseul parcurs de avionul deturnat (linia continuă) și ruta aeronavelor israeliene (linia întreruptă)




A — Avionul care transporta „Mercedes"-ul, jepurile și membri ai comandoului israelian

B — Avionul care transporta echipament, personal sanitar și membri ai comandoului israelian

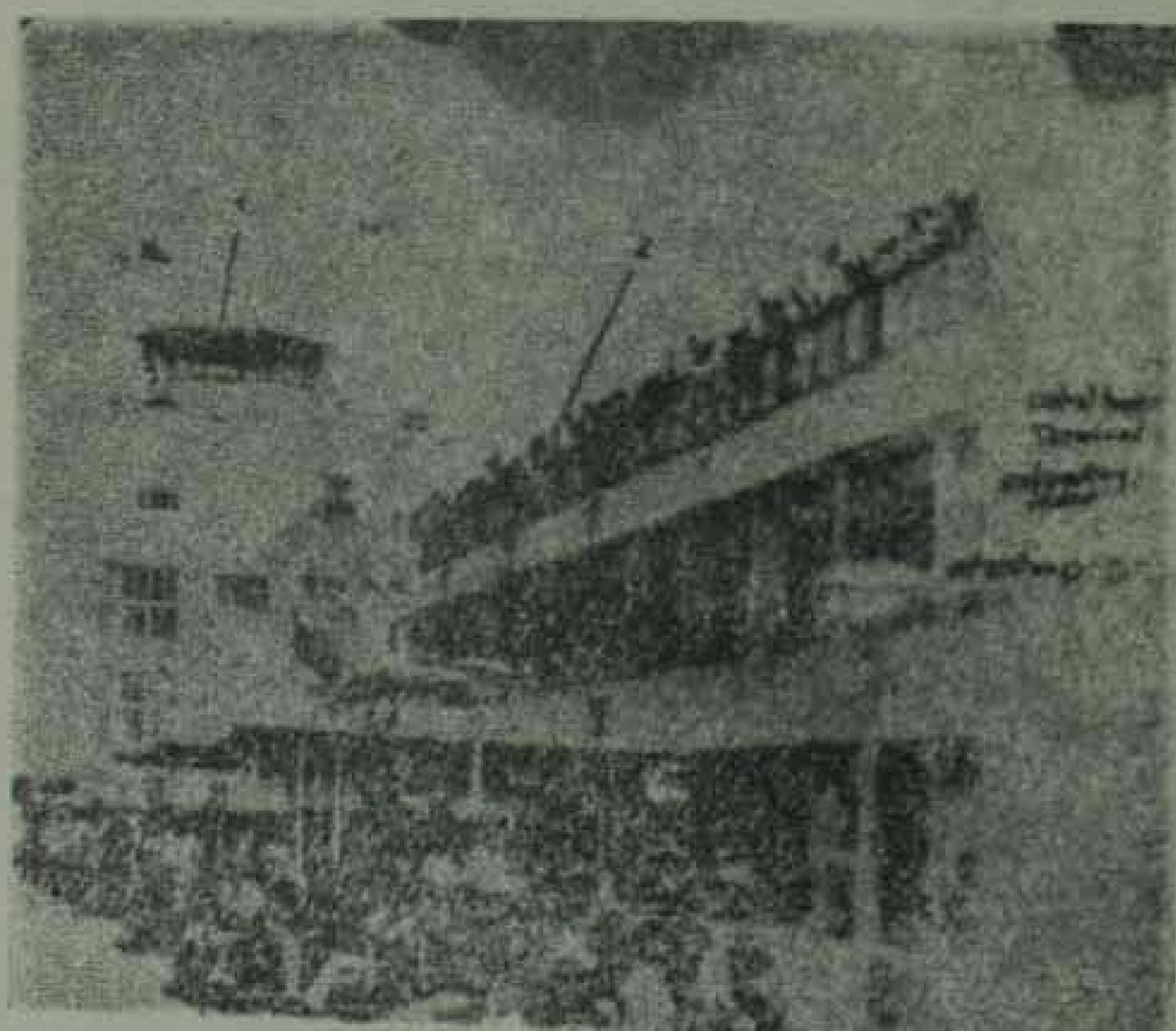



C — Avionul care avea misiunea distrugerii noului turn de control și a avioanelor ugandeze aflate la sol

D — Avionul cisternă, destinat alimentării cu carburanți



Avion de tip „Hercules C-130" folosit în acțiunea „Fulgerul"



Aeroportul Entebbe, locul de deținere a ostaticilor din avionul deturnat
1 — vechiul turn de control ; 2 — clădirea aeroportului



Sus : avionul francez deturnat. Jos : Idi Amin (cel cu pălărie) discutînd cu ostaticii eliberați la 1 iulie 1976 pe aeroportul Entebbe



Yitzhak Rabin, prim-ministru al Israelului în anul 1976



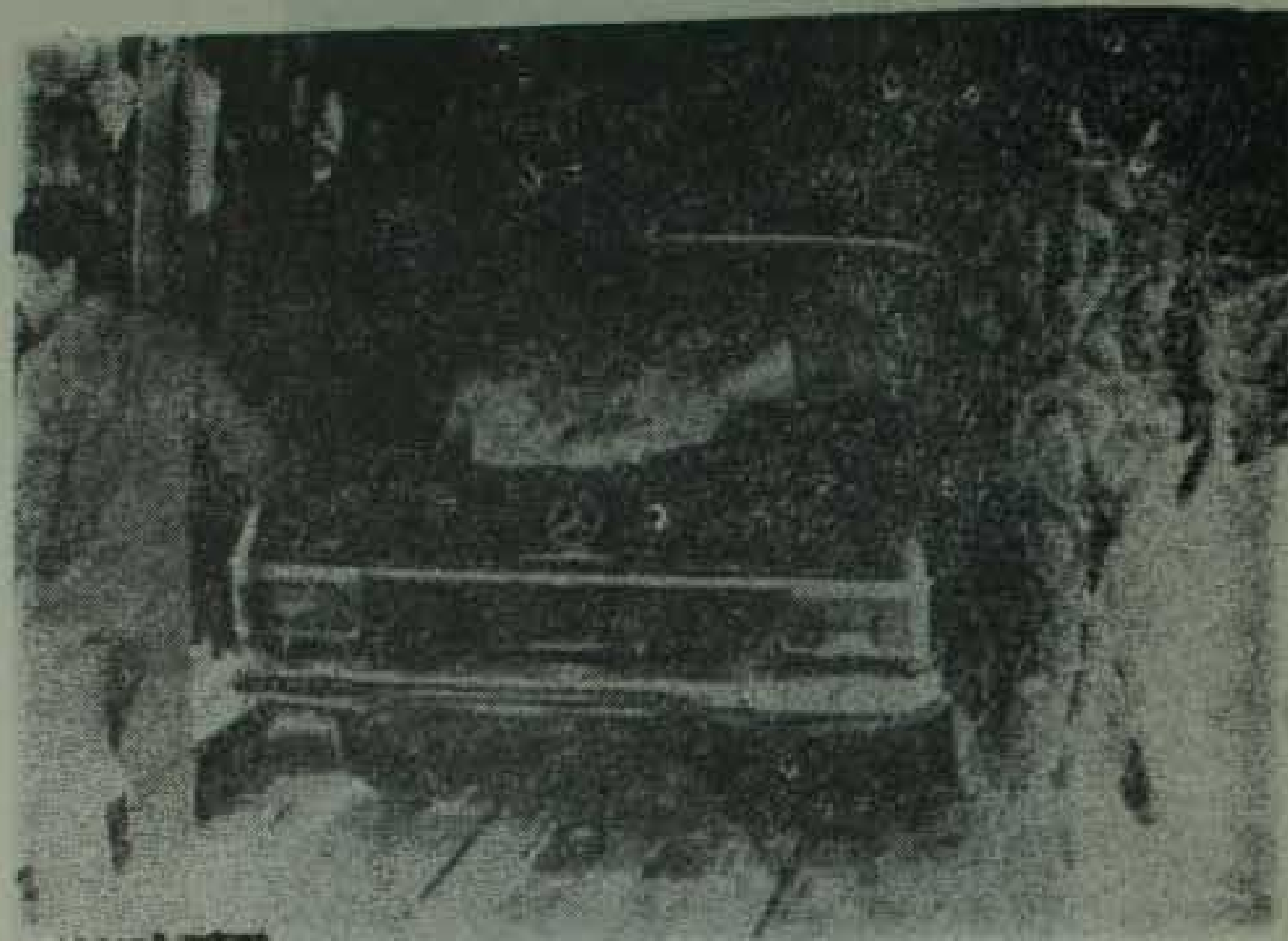
Yigal Allon, ministrul de externe



General-maior Yekutiel Adam, șeful operațiunilor în acțiunea „Fulgerul"



Colonel Baruch („Borka") Bar Lev, fost șef al Misiunii militare israeliene în Uganda, în timpul unei convorbiri telefonice cu Idi Amin pe tema eliberării ostaticilor de pe avionul deturnat la Entebbe



Autoturismul „Mercedes 220 D", transportat la Entebbe cu un avion „Hercules"



Kozo Okamoto, membru al grupării teroriste „Armata roșie japoneză", deținut, aflat pe lista ce condiționa eliberarea ostaticilor

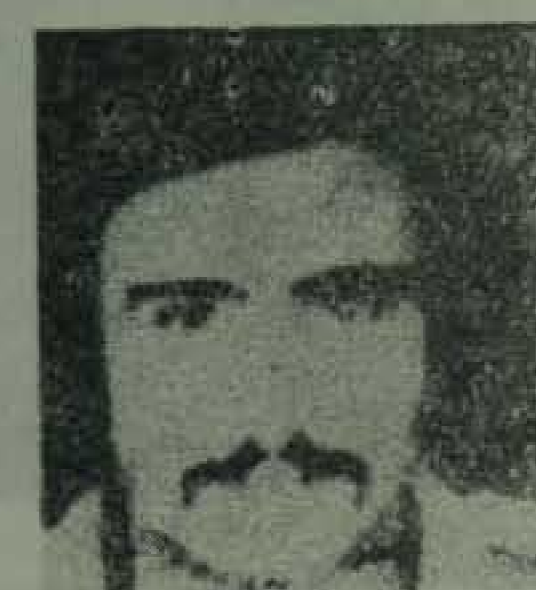
Membri ai comandoului terorist ce a deturnat avionul francez



Abdel El Razak El Abed



Wilfried Böse



Haled Haleileh



Ali El Megari



Dezbaterea în Consiliul de Securitate al O.N.U., la 9 iulie 1976, a problemei intervenției israeliene în Uganda. În stînga — ambasadorul israelian, Chaim Herzog; în dreapta — ministrul de externe al Ugandei, Juma Oris

# CUPRINSUL

Redactor: lt. col. ENACHE PASCALE
Tehnoredactor: RADU STOIAN
Corector: plut. CÂRSTOIU DAN

Comanda nr. 51564
C. nr. 133/1981
Dat la cules: 25.12.1980
Bun de tipar: 20.07.1981
Lucrarea conține 128 pagini.